

М. П. С.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ:

Для служащихъ на Забайкальской желѣзн. дор. **2 50** к. на годъ.
 На полгода 1 руб. **40** коп.
 На четверть года **75** "
 Допускается разсрочка для годовыхъ подписчиковъ: къ 1-му февраля—1 р.; къ 1-му мая—1 руб.; къ 1-му юля—50 коп.
 Для постороннихъ управленію дороги лицъ **5** руб. на годъ.
 На полгода **3** "
 На четверть года **2** "

№ 13.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ Управленіи—въ конторѣ Редакціи и въ книжномъ магазинѣ Макушина и Посохина.

А ОБЪЯВЛЕНІЯ:

Въ конторѣ Редакціи и въ типографіи Макушина и Посохина.

Плата за объявленія принимается:

За 1 страницу въ одномъ номерѣ . . . **15** руб.
 „ полстраницы „ „ „ . . . **10** „
 „ четв. стран. „ „ „ . . . **5** „
 За строку нетита въ столбцѣ или за мѣсто занимаемое ею:
 На годъ **4** р. **50** к.
 На полгода **2** р. **50** к.
 Въ одномъ номерѣ — р. **20** к.

Отдѣльный номеръ 10 коп.

Адресъ Редакціи: Иркутскѣ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнеца, Управление Забайкальской желѣзной дороги.

СОДЕРЖАНІЕ: Забѣтки по пассажирскому движенію.—П. М.—Обзоръ дѣятельности любителей драматическаго искусства на ст. Оловянная.—Среди газетъ и журналовъ.—Отъ Совѣта пріюта для сиротъ.—Отчетъ по спектаклю на ст. Маритуй 26 февраля с. г.—Отчетъ по постановкѣ спектакля 26 февраля с. г. на ст. Оловянная.

Продолжается подписка на еженедѣльный журналъ

ВѢСТНИКЪ Забайкальской желѣзной дороги

Третій годъ изданія.

на 1910-й годъ.

Третій годъ изданія.

Выходитъ въ Иркутскѣ при Управленіи Забайкальской желѣзной дороги,

подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ въ ЗАГОЛОВКѢ.

Адресъ редакціи: Иркутскѣ, улица Графа Кутайсова, домъ Кузнеца, Управление Забайкальской желѣзной дороги.

ТОРГОВЫЙ ДОМЪ

Вальдекеръ и Пеппель

Владивостокъ. С.-Петербургъ. Брюссель. Гамбургъ

Телеграфный адресъ: „Вальдепеппель“.

Оптовый складъ химическихъ, москотильныхъ, окрасочныхъ товаровъ и строительныхъ матеріаловъ.

Краски, лаки, кисти, стекло оконное, асфальтъ, гудронъ, цементъ, гипсъ и проч.

Оптовый отдѣлъ аптекарскихъ товаровъ и складъ перевязочныхъ матеріаловъ: ваты гигроскопической и обыкновенной марли, лигнина (древесной ваты) и проч.

Склады препаратовъ

Э. Меркъ, Дармштадтъ; Фридрихъ Байеръ и К^о, Эльберфельдъ; И. Д. Ридель, Берлинъ; Профессоръ д-ръ Пель и С-ья С.-Петербургъ.

Представительство и единственный для всего Даль-
няго Востока складъ препаратовъ химико-бактеріо-
логического института д-ра Ф. М. Блюменталъ въ
Москвѣ.

Представительство и складъ Акціонернаго Общества
для изготовленія хирургическихъ инструментовъ
въ Гуттлингенѣ бывш. Леттеръ и Шереръ марки
Эскулапъ.

Аптека и лабораторія для химико-бактеріологическихъ изслѣдованій во Влади-
востокѣ.

Торговый Домъ принимаетъ на себя полное оборудованіе
аптекъ и аптекарскихъ магазиновъ и поставку для госпи-
талей и больничныхъ учреждений.

№ 13-й.

М. П. С.

№ 13-й.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскъ, при Управленіи Забайкальской желѣзной дороги, подъ редакціей Начальника дороги.

Официальныя сообщенія и распоряженія по Управленію Забайкальской желѣзной дороги.

П Р И К А З Ъ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

26-го марта 1910 года.

№ XXIII.

По Службѣ Пути.

Перемѣщаются: Мишинъ Андрей дорожный мастеръ 3 уч., Василевскій Владиславъ дорожный мастеръ 11 уч., одинъ на мѣсто другого, первый съ жалованьемъ по 100 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., второй по 95 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., оба съ 1 февраля с. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: Зотовъ Иванъ помощ. начальника 12 уч. сл. Пути и Борзый Николай дорожный мастеръ того же участка, оба съ 16 февраля с. г.

Начальникъ дороги,

Инженеръ *О. Кноррингъ.*

Начальникъ сл. Пути,

Инженеръ *В. Корнеевъ.*

По Службѣ Тяги.

Перемѣщаются: Лемени Андрей машинистъ 3 кл. депо В.-Удинскъ машинистомъ 2 кл. депо Маньчжурія съ жалованьемъ по 70 руб. въ мѣсяцъ, Чуриковъ Василій помощ. машиниста 2 кл. депо Чита машинистомъ 3 кл. депо Маньчжурія съ жалованьемъ по 55 руб. въ мѣсяцъ, Лоташевскій Николай машинистъ 3 кл. депо Маньчжурія на ту же должность въ депо Иркутскъ съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, Тоцкій Василій машинистъ 2 кл. депо Маньчжурія на ту же должность въ депо Слюдянка съ жалованьемъ по 65 руб. въ мѣсяцъ, Шляхтеръ Павелъ машинистъ 3 кл. того же депо на ту же должность въ депо Хилокъ съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, всѣ 5 съ 1 февраля с. г., Минаковъ Николай помощ. начальника уч. Тяги депо Оловянная на ту же должность въ депо Иркутскъ съ жалованьемъ по 175 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., съ 21 января с. г. и Багинскій Іосифъ машинистъ 3 кл. депо Шилка на ту же должность въ депо Чита съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, съ 10 февраля с. г.

Увеличивается содержаніе: Стулову Владимиру счетоводу до 120 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г., Черникову Василю машинисту 2 кл. депо В.-Удинскъ, Пронину Ивану машинисту 2 кл. депо Хилокъ, обоимъ до 80 руб. въ мѣсяцъ, Александровичу Ивану, Кулигину Ивану машинистамъ 2 кл. того же депо и Рытову Федору машинисту 2 кл. депо Оловянная, всѣмъ 3 до 75 руб. въ мѣсяцъ, всѣмъ 5 съ 1 февраля с. г.

Прекращается выдача квартирныхъ денегъ: Ошину Ивану, Веденяпину Александру мастерамъ цеховъ Читинскихъ Главныхъ мастерскихъ, первому съ 1, второму съ 16 февраля с. г., Козловскому Францу и Иванову Александру монтерамъ цеховъ тѣхъ же мастерскихъ, первому съ 1, второму съ 16 февраля с. г.

Смѣщаются: Ивановъ Александръ машинистъ 2 кл. депо Оловянная машинистомъ 3 кл. того же депо и Бауэръ Вильямъ машинистъ 3 кл. депо Шилка, оба съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, первый съ 1 февраля, второй съ 1 марта с. г.

Начальникъ дороги,

Инженеръ *О. Кноррингъ.*

За Начальника сл. Тяги, Инженеръ *Стоговъ.*

По Главной Бухгалтеріи.

Увольняется отъ службы: по прошенію: Одинцевъ Владимиръ счетоводъ, съ 1 марта с. г.

Начальникъ дороги,

Инженеръ *О. Кноррингъ.*

Главный Бухгалтеръ *Эфросъ.*

По Коммерческому Отдѣлу.

Увольняется отъ службы: по прошенію: Дамеръ Николай завѣдывающій таможеннымъ агентствомъ, съ 23 марта с. г.

За Начальника дороги,

Инженеръ *А. Тихомировъ*

И. об. Начальника Коммерческаго

Отдѣла *Ждановичъ.*

П Р И К А З Ъ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

26-го марта 1910 года.

№ XXIV.

Помѣщенныя ниже перемѣны въ личномъ составѣ служащихъ въѣзденной мѣлѣ дороги объявляются для свѣдѣній.

Начальникъ дороги,

Инженеръ *О. Кноррингъ.*И. о. Правителя Канцеляріи *Б. Тоцкій.*

По Службѣ Пути.

Опредѣляются: Чугунова Анна, Водовскова Лукерія, Бугрова Анна, Гулина Агриппина, Мещерякова Марфа, Автайкина Татьяна, Еремина Варвара, Калинина Агафья, Ильюкова Дарья, Спирина Дарья, Безпалова Анастасія, всѣ 11 переѣздными сторожиками 4 уч., съ 1 февраля с. г., **Алексѣева** Марія, **Фищенкова** Соломонида, **Лобынцева** Татьяна, **Булда** Марія, всѣ 4 переѣздными сторожиками 7 уч., съ 10 февраля с. г., всѣ 15 съ жалованьемъ по 8 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., **Зубонъ** Зиновій, **Тарасовъ** Андрей, **Бартошукъ** Фаддей, **Симагинъ** Иванъ, **Букса** Андрей, **Ермаковъ** Федоръ ремонтными рабочими 3 уч., съ 1 марта с. г., **Спицинъ** Михайлъ, **Сорокопудовъ** Василій, **Мочульскій** Игнатій ремонтными рабочими 4 уч., съ 1 февраля с. г., **Гладнихъ** Александръ ремонтнымъ рабочимъ 7 уч., съ 10 февраля с. г., всѣ 10 съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., **Приходько** Александръ вр. конторщикомъ счетоводства службы съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 марта с. г., **Спирidonovъ** Александръ вр. конторщикомъ 14 уч. сл. Пути съ жалованьемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г. и **Штундеръ** Емельянъ вр. чертежникомъ технического отд. службы съ жалованьемъ по 75 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 марта с. г.

Зачисляется въ штатъ: **Алексѣевъ** Александръ вр. чертежникъ технического отд., съ 1 марта с. г.

Перемѣщаются: **Бѣляцкій** Викентій ремонтный рабочій 4 уч. путевымъ сторожемъ того же участка съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., съ 1 февраля с. г., **Селедкинъ** Василій старшій рабочій 10 уч. и **Иванченко** Иванъ старшій рабочій 11 уч. десятниками тѣхъ же участковъ, первый съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, второй по 50 руб. въ мѣсяцъ, оба съ 1 марта с. г.

Увеличивается содержаніе: **Федорову** Андрею конторщику счетоводства, до 75 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г.

Увольняются въ отпускъ: на 2 мѣсяца: **Болтахъ** Адамъ путевой сторожъ 1 уч., съ 27 февраля с. г., **Горинъ** Левъ подстаршій ремонтный рабочій того же участка, съ 25 февраля с. г., **Горѣлый** Демьянъ путевой сторожъ 5 уч., **Карбаиновъ** Родіонъ ремонтный рабочій 6 уч., оба съ 1 марта с. г., **Вальмусъ** Антонъ дорожный мастеръ 7 уч., **Жеребинъ** Федоръ подстаршій ремонтный рабочій 9 уч., оба съ 24 февраля с. г., **Рябчунъ** Тихонъ артельный староста 9 уч., **Прокофьевъ** Федосій подстаршій ремонтный рабочій 14 уч., оба съ 15 февраля с. г., **Червяковъ** Иванъ мостовой плотникъ 9 уч., съ 1 марта с. г., **Калининъ** Петръ артельный староста того же участка, со 2 марта с. г., **Борисовъ** Петръ мостовой сторожъ 12 уч., **Замурцевъ** Николай артельный староста 11 уч., **Дашутинъ** Митрофанъ путевой сторожъ того же участка, первый съ 10, второй съ 18, третій съ 26 февраля с. г., **Тагановъ** Петръ дорожный мастеръ

14 уч., съ 30 января с. г., **Майновскій** Семенъ столяръ 16 уч., съ 12 февраля с. г., всѣ 15 съ сохраненіемъ содержанія, **Карпенко** Иванъ ремонтный рабочій 6 уч., съ 1 марта с. г., безъ сохраненія содержанія, **Симуткинъ** Николай дворникъ 1 уч., на 1 мѣсяцъ съ сохраненіемъ содержанія и на 1 мѣсяцъ безъ сохраненія содержанія съ 28 января с. г.;

на 1½ мѣсяца: **Щербина** Иванъ путевой сторожъ 1 уч., съ 25 февраля с. г., съ сохраненіемъ содержанія;

на 1 мѣсяцъ: **Сорокиковъ** Иванъ путевой сторожъ 9 уч., со 2 марта с. г., съ сохраненіемъ содержанія;

на 15 дней: **Парамоновъ** Карпъ путевой сторожъ 14 уч., съ 3 февраля с. г., съ сохраненіемъ содержанія;

на 14 дней: **Степановъ** Алексѣй дорожный мастеръ 4 уч., съ 5 марта с. г., съ сохраненіемъ содержанія;

на 10 дней: **Озолинъ** Христофоръ дорожный мастеръ 16 уч., съ 13 февраля, съ сохраненіемъ содержанія.

Возвратились изъ отпуска и вступили въ исполненіе обязанностей: **Вохмянинъ** Романъ конторщикъ 1 уч., съ 14 февраля с. г., **Стефановскій** Яковъ путевой сторожъ 3 уч., съ 1 февраля с. г., **Луноговъ** Григорій мостовой сторожъ того же участка, **Пихель** Дарія переѣздная сторожика 5 уч., **Сальниковъ** Василій подстаршій ремонтный рабочій 6 уч., всѣ 3 съ 23 февраля с. г., **Лысенко** Тимофей ремонтный рабочій 3 уч., **Сульдинъ** Василій ремонтный рабочій 5 уч., оба съ 19 февраля с. г., **Ишутинъ** Иванъ ремонтный рабочій 5 уч., **Плисъ** Антонъ дорожный мастеръ того же участка, **Бокша** Степанъ путевой сторожъ 14 уч., **Степановъ** Александръ печникъ 16 уч. всѣ 4 съ 12 февраля с. г., **Кунигелъ** Викентій путевой сторожъ 4 уч., **Федоренковъ** Титъ ремонтный рабочій 12 уч., **Красовскій** Степанъ печникъ 14 уч., всѣ 3 съ 11 февраля с. г., **Ворона** Михайлъ ремонтный рабочій 5 уч., **Извошниковъ** Яковъ сторожъ конторы 13 уч., оба съ 25 февраля с. г., **Мысенко** Макарій путевой сторожъ 9 уч., съ 8 февраля с. г., **Тунгусовъ** Василій путевой сторожъ того же участка, съ 15 января с. г., **Кострыкинъ** Василій печникъ 9 уч., **Шилиевъ** Алексѣй путевой сторожъ того же участка, **Овечкинъ** Михайлъ путевой сторожъ 16 уч., всѣ 3 съ 15 февраля с. г., **Владыко** Александръ подстаршій ремонтный рабочій 9 уч., съ 4 марта с. г., **Селедкинъ** Василій старшій рабочій 10 уч., съ 16 февраля с. г., **Сидоренко** Антонъ путевой сторожъ 11 уч., **Сидоренко** Марія переѣздная сторожика того же участка, оба съ 1 марта с. г., **Бѣляевскій** Петръ артельный староста 13 уч., съ 10 февраля с. г., **Попковъ** Василій ночной сторожъ 14 уч., съ 9 февраля с. г., **Парамоновъ** Карпъ путевой сторожъ того же участка, съ 17 февраля с. г., **Горленковъ** Федоръ ремонтный рабочій того же участка, съ 6 февраля с. г., **Миллеръ** Индрикъ путевой сторожъ 15 уч., съ 27 января с. г., **Озолинъ** Христофоръ дорожный мастеръ 16 уч., съ 20 февраля с. г. и **Мякота** Яковъ ремонтный рабочій того же участка, съ 3 марта с. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: **Гриневицъ** Іосифъ путевой сторожъ 4 уч., съ 1 марта с. г., **Неволинъ** Иванъ путевой сторожъ 5 уч., **Неволина** Валентина переѣздная сторожика того же участка, оба съ 15 марта с. г., **Воронинъ** Филимонъ путевой сторожъ 9 уч., **Мокѣевъ** Иванъ ремонтный рабочій того же участка, **Мильчановъ** Иванъ кладовщикъ 11 уч., **Алешкинъ** Василій вр. путевой сторожъ на обвалахъ того же участка, **Луневъ** Лукьянъ ремонтный рабочій того же участка, всѣ 5 съ 1 февраля с. г., **Кутищевъ** Василій путевой сторожъ 10 уч., съ 19 февраля с. г., **Ганинъ** Адрианъ ремонтный рабочій 11 уч., **Бобырь** Маланья переѣздная сторожика того же участка и **Сивновъ** Александръ подстаршій ремонтный рабочій 12 уч., всѣ 3 съ 16 февраля с. г.;

по болѣзни: **Лыткинъ** Николай чертежникъ технического отдѣла службы, съ 1 февраля с. г.,

Увольняются отъ службы: **Дзюбишинъ** Авраамъ под-старшій ремонтный рабочій 3 уч., съ 1 декабря 1909 г., и **Водневъ** Алексѣй ремонтный рабочій 4 уч., съ 4 февраля с. г.

Исправленіе приказовъ: № XXII—1910 г. Въ рубрикѣ „перемѣщаются“ туннельный сторожъ 2 уч., **Швецевъ** Козьма ошибочно названъ по фамиліи „Швецъ“ № ХСII—1909 г. Определеніе на службу **Барышникова** Арсенія считать по должности мостового слесаря 3 уч., съ жалованьемъ по 55 р. въ мѣсяць, № XVIII—1910 г. Увольненіе отъ службы **Чажина** Василія считать по должности ремонтнаго рабочаго 15 уч., № XX—1910 г. № VIII—1910 г. Въ рубрикѣ „возвратились изъ отпуска“ переѣздной сторожъ 16 уч., **Хохловъ** Константинъ ошибочно названъ по фамиліи „Хроловичъ“.

Начальникъ сл. Пути,
Инженеръ **В. Корусовъ.**

По Комитету образовательныхъ учреждений.

Опредѣляются: **Богдановъ** о. Петръ вр. исп. об. законоучителя при школѣ, ст. Маньчжурія, съ жалованьемъ по 15 руб. въ мѣсяць, съ 1 февраля с. г. и **Пятишевъ** Дмитрій сторожемъ школы ст. Адриановка, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяць при кварт. нат., съ 1 марта с. г.

Назначаются квартирные деньги: **Пуцилло** Маріи учительницѣ Читинской ж. д. школы, по 16 руб. 25 коп. въ мѣсяць, съ 1 января с. г.

Назначается добавочное вознагражденіе: **Затоплюеву** Павлу вр. исп. об. учителя Хилокской ж. д. школы за преподаваніе пѣнія и за время учебныхъ занятій по 10 руб. въ мѣсяць (за счетъ особаго школьнаго фонда), съ 8 февраля с. г.

Прекращается выдача добавочнаго вознагражденія: **Багранцеву** Петру учителю Хилокской ж. д. школы, за преподаваніе пѣнія, съ 8 февраля с. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: **Васильевъ** Алексѣй вр. исп. об. законоучителя ж. д. школы ст. Маньчжурія, съ 1 февраля с. г., **Корелинъ** Петръ сторожъ церкви ст. Шилка, съ 21 февраля с. г. и **Шустовъ** Никандръ сторожъ школы ст. Оловянная, съ 1 марта с. г.

Исправленіе приказа: № XII—1910 г. Определеніе сторожа Читинской школы **Нестерова** Михаила считать не съ 6, а съ 1 февраля с. г. Проводникъ вагона церкви № 141, **Батченко** Дорофей, ошибочно названъ по фамиліи „Бадченко“.

За Ревизора ж. д. Образовательныхъ
Учрежденій **А. Любецкій.**

По Службѣ Байкальской желѣзнодорожной переправы.

Опредѣляются: **Пряжевскій** Александръ конторщикомъ, съ жалованьемъ по 62 руб. 50 коп. въ мѣсяць, съ 9 марта с. г. и **Неминъ** Эдуардъ матросомъ ледокола „Байкаль“, съ жалованьемъ по 37 руб. въ мѣсяць, съ 1 марта с. г.

Увольняются въ отпускъ: на 2 мѣсяца: **Магеръ** Отто старшій агентъ пристани Байкаль, съ 24 февраля с. г., **Виллемъ** Янъ второй помощникъ механика ледокола „Байкаль“, съ 1 марта с. г., **Огородниковъ** Герасимъ матросъ того же ледокола, **Худяковъ** Иванъ кочегаръ того же ледокола, оба со 2 марта с. г. и **Степановъ** Петръ рулевой ледокола „Байкаль“, съ 6 марта с. г.

Возвратились изъ отпуска и вступили въ исполненіе обязанностей: **Каретниковъ** Павелъ 2 помощн. командира ледокола „Байкаль“ съ 23 февраля с. г., **Кулиновъ** Павелъ матросъ-мастерской того же ледокола, **Зайцевъ** Иванъ ст. кочегаръ того ледокола, всѣ 3 съ 23 февраля с. г., **Ерофѣевъ** Федоръ кочегаръ „Дока“, **Стрижанъ** Ефимъ кочегаръ ледокола „Байкаль“, первый съ 2, второй съ 5 марта с. г., **Квашинъ** Емельянъ рулевой ледокола „Байкаль“ и **Глубниковъ** Петръ кочегаръ того же ледокола, оба съ 1 марта с. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: **Сабачинскій** Василій матросъ ледокола „Байкаль“ съ 1 марта с. г., **Верещагинъ** Василій и **Крысовъ** Николай конторщики службы, оба съ 9 марта с. г.

Исправленіе приказа: № XVIII—с. г. Определеніе вр. кочегара ледокола „Байкаль“ **Антосякъ** Антона считать несостоявшимся.

Начальникъ Переправы,
Инженеръ-Механикъ **Б. Курьянъ.**

По Главной Бухгалтеріи.

Опредѣляется: **Серебренниковъ** Иннокентій вр. переписчикомъ, съ жалованьемъ по 25 руб. въ мѣсяць, съ 18 марта с. г.

Главный Бухгалтеръ **Эфросъ.**

По Коммерческому Отдѣлу.

Исправленіе приказа: № VI—с. г. Увольненіе отъ службы счетовода **Соловьева** Льва считать по прошенію.

И. о. Начальника Коммерческаго отдѣла **Ждановичъ.**

По Матеріальной Службѣ.

Увеличивается содержаніе: конторщикамъ службы: **Мултановскому** Петру, **Падерину** Діомиду, обоимъ до 75 руб. въ мѣсяць и **Кокоурову** Ивану, до 85 руб. въ мѣсяць, (15 руб. за счетъ хозяйственныхъ работъ), всѣмъ 3 съ 1 мая п. г.

Начальникъ Матеріальной
Службы **Перовъ.**

По Главной Строительной Конторѣ 2-го Пути.

Опредѣляется: **Челышевъ** Владимиръ вр. десятникомъ 9 уч. сл. Пути, съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяць, съ 1 марта с. г.

Увольняется отъ службы: по болѣзни: **Пирогъ** Андрей разсылный, съ 16 марта с. г.

Завѣдывающій постройкою 2 пути,
Инженеръ **Г. Колодяжный.**

РАСПОРЯЖЕНІЯ, ОБЪЯВЛЕННЫЯ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМУ СЕНАТУ

МИНИСТРОМЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Объ измѣненіи правил перевозки по желѣзнымъ дорогамъ веществъ, легко воспламеняющихся, самовозгорающихся и другихъ, могущихъ причинить вредъ при перевозкѣ.

(Собр. Узак. и Расп. Прав., № 25, 1910 г.).

ПОСТАНОВЛЕНІЕ

МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

20/25 января 1910 года.

№ 2072.

Въ силу замѣчанія 2 къ статьѣ 51 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, по журналу отъ 25 ноября 1909 года за № 19, положить:

I. Пунктъ а § 7 опубликованныхъ при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 24/28 февраля 1890 года за № 2474 въ № 29 Собранія узаконеній и распоряженій Правительства за 1890 годъ, ст. 275, Правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ веществъ, легко воспламеняющихся, самовозгорающихся и другихъ, могущихъ причинить вредъ при перевозкѣ, изложить въ слѣдующей редакціи:

„а. Означенныя вещества перевозятся или наливомъ въ особыхъ вагонахъ-цистернахъ или въ прочной, вполне исправной металлической тарѣ“.

II. Указанное въ п. 1 измѣненіе правилъ ввести въ дѣйствіе съ 1 июня 1910 года.

Одобривъ приведенное постановленіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, предлагаю казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ принять такое постановленіе къ руководству и исполненію съ указаннаго выше срока.

Подписаль: Министръ Путей Сообщенія С. Рухловъ.

Объ утвержденіи Сборника тарифныхъ постанціонныхъ разстояній, принимаемыхъ для расчета платъ по перевозкамъ грузовъ въ товарныхъ поездахъ большой и малой скорости въ прямомъ сообщеніи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

(Собр. Узак. и Расп. Прав. № 24, 1910 г.).

На основаніи п. 19 приложения II къ ст. 18 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, по прод. 1893 г., части I тома XII Свода Законовъ (изд. 1857 г.), Министръ Путей Сообщенія, 27 августа 1909 года, представилъ Правительствующему Сенату, для опубликованія, во всеобщее свѣдѣніе, утвержденный имъ Министромъ, 1 августа 1909 г., Сборникъ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній, принимаемыхъ для расчета платъ по перевозкамъ грузовъ въ товарныхъ поездахъ большой и малой скорости въ прямомъ сообщеніи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Гг. Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частнымъ желѣзными дорогами и поездами желѣзнодорожныхъ путей, 27 января 1910 года, № 2308/21/291.

О подтвержденіи п. 2 циркуляра бывшаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 25 января 1895 г. № 2738/4 (о сохраненіи дѣйствій санитарныхъ комиссій и во въѣздное время).

Циркуляромъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 25 января 1895 г. за № 2738/4 (Сист. Собр. Узак.

и Общ. Распор., относящихся до постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, страница 566) гг. начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сообщено было, что съ постепеннымъ упраздненіемъ принятыхъ въ то время противохолерныхъ мѣръ, Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія изволилъ приказать сохранить между прочимъ, на всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ дѣйствія санитарныхъ комиссій (п. 2 циркуляра).

Въ настоящее время какъ усматривается, это распоряженіе въ некоторымъ желѣзнымъ дорогамъ не выполняется, поэтому Управленіе желѣзныхъ дорогъ находитъ необходимымъ, во 1-хъ, напомнить, что означенный циркуляръ остается въ силѣ и по настоящее время и, во 2-хъ, добавить, что онъ, равнымъ образомъ, долженъ быть выполняемъ и на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ и что предложеніе циркуляра отъ 25 января 1895 года за № 2738 о сохраненіи дѣйствій санитарныхъ комиссій не должно вызывать особыхъ расходовъ со стороны казны.

Подписали: За Начальника Управленія Дрей.

Управляющій Врачебно-Санитарной Частью, докторъ-медицины Успенскій.

Скрѣпилъ: Дѣлопроизводитель А. Прокофьевъ.

Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частнымъ желѣзными дорогами, 12/16 февраля 1910 г., № 4593/32.

Примѣчаніемъ къ § 1 установленныхъ Министромъ Путей Сообщенія „Правилъ о порядкѣ взиманія желѣзными дорогами особаго перроннаго сбора за выходъ на пассажирскія платформы лицъ, не имѣющихъ пассажирскихъ билетовъ“ и пунктомъ 6 изданнаго Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Министра, въ развитіе этихъ правилъ, циркуляра отъ 7 декабря 1907 года за № 31234 (Общ. Уст., изд. Брѣля 1908 г., стр. 445—446) освобождены отъ уплаты сего сбора только лица желѣзнодорожнаго персонала, служебныя обязанности коихъ требуютъ нахожденія ихъ на платформахъ.

Нынѣ Господинъ Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Командующимъ Отдѣльнымъ Корпусомъ жандармовъ, призналъ возможнымъ не взимать означеннаго перроннаго сбора также и съ чиновъ губернскихъ жандармскихъ управленій и общей полиціи, при условіи, если эти чины будутъ въ установленной для нихъ формѣ, о чемъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ объявляетъ начальникамъ и управляющимъ дорогамъ для руководства.

Подписали: За Начальника Управленія Викторовъ.

За Управляющаго Отдѣломъ Шабунесвичъ.

Скрѣпилъ: Дѣлопроизводитель Красновъ.

Гг. Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частными желѣзными дорогами, 1 февраля 1910 г., № 2831/1132/56.

Въ отиѣну циркуляровъ бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 17/19 сентября 1894 г., за № 16657, отъ 1 апрѣля 1897 г., за № 5873 и въ измѣненіе циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 27 января 1901 г., за № 4118, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по приказанію за Министра Господина Товарища Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ гг. начальникамъ казенныхъ, директорамъ и управляющимъ частными желѣзными дорогами представлять ежегодно, не позже 1 апрѣля, въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ статистическія свѣдѣнія объ электрическихъ устройствахъ сильныхъ и слабыхъ токовъ на желѣзныхъ дорогахъ за предшествующій годъ по формамъ: А, Б, В, Г, Д, Е, Ж, И, выработаннымъ XIII Совѣщательнымъ Съѣздомъ пред-

ставителей службы телеграфа и желѣзнодорожныхъ электротехниковъ (протокъ, вопр. 8) взаимно формъ вѣдомостей, предложенныхъ къ руководству при указанныхъ выше циркулярахъ.

Къ статистическимъ вѣдомостямъ должна быть приложена подробная схема всѣхъ какъ телеграфныхъ, такъ и прочихъ сигнализационныхъ проводовъ и аппаратовъ, съ населеніемъ на схему проектируемыхъ дополненій и измѣненій. Схема эта должна быть исполнена согласно съ условными обозначеніями, выработанными VIII Совѣщательнымъ Сѣздомъ представителей службы телеграфа и желѣзнодорожныхъ электротехниковъ.

Свѣдѣнія по формамъ А и Б должны быть представлены также и за 1908 годъ.

Въ вѣдомости по формѣ Г въ общемъ итогѣ должно быть указано, какъ количество померныхъ, такъ и десятисловныхъ денегъ, переданныхъ по всѣмъ проводамъ дороги за весь годъ.

Подписали: За Начальника Управленія *Викторовъ*.

За Управляющаго Техническимъ Отдѣломъ,
Инженеръ *Е. Васильевъ*.

Скрѣпилъ: За Дѣлопроизводителя, инженеръ *Д. Каринъ*.

Гл. Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ
желѣзныхъ дорогъ, ^{30 января} 1910 г., № 2901/24.
_{1 февраля}

О перевозкѣ переселенцевъ въ 1910 году.

Въ теченіе первой половины текущаго года, преимущественно въ періодъ времени съ 10-го марта по 20-е іюня, предстоитъ перевезти на востокъ по желѣзнымъ дорогамъ, по свѣдѣніямъ Переселенческаго Управленія, около 200 тысячъ переселенцевъ, снабженныхъ проходными и тарифными свѣдѣтельствами на льготный проѣздъ.

Въ текущемъ году перевозка переселенцевъ въ періодъ особенно интенсивнаго движенія ихъ на востокъ будетъ производиться, по примѣру минувшихъ двухъ лѣтъ, по заранее установленному плану, въ основу котораго положены данныя о числѣ лицъ, по уѣздамъ, намѣреющихся въ первой половинѣ 1910 года переселиться въ Азіатскую Россію, причемъ всѣ переселенцы по времени отправки распределены на 5 группъ въ соответствии съ районами переселенія и пропускной способностью участковъ дорогъ слѣдованія.

Для отправки каждой группы назначенъ особый періодъ времени между 10 марта и 1 іюня, но нужно имѣть въ виду, что, судя по прошлому году, усиленное движеніе переселенцевъ можетъ начаться съ 15 февраля.

НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНІЙ	Число переселенцевъ.					
	За все время.	I очередь, съ 10 по 25 марта включительно.	II очередь, съ 25 марта по 10 апрѣля включительно.	III очередь, съ 12 по 29 апрѣля включительно.	IV очередь, съ 1 по 15 мая включительно.	V очередь, съ 17 по 31 мая включительно.
1. Полтава—Хаванковъ— Балашевъ—Ртищевъ.	95 106	25 536	26 340	11 486	28 453	3 291
2. Кіевъ—Курскъ—Во- роневъ—Козловъ— Тамбовъ—Ртищевъ.	29 945	9 125	6 374	8 369	3 114	2 963
3. Ртищевъ—Пенза . . .	125 058	34 663	32 714	19 855	31 567	6 254
4. Ртищевъ—Пенза . . .	14 120	5 919	2 169	2 728	203	3 101
5. Смоленскъ—Вязма— Тула	14 153	5 145	477	2 257	21	6 253
6. Тула—Пенза	28 822	11 131	2 871	5 130	224	9 466
7. Пенза—Сызрань . . .	154 972	46 100	36 250	25 006	31 826	15 790
8. Москва—Рязань— Рузавка—Сызрань . .	4 415	1 533	119	406	357	2 000
9. Сызрань—Челябинскъ .	161 293	43 155	37 911	25 628	32 202	18 397
10. Сѣверныя дороги . .	2 485	1 113	—	161	105	1 106

Кромѣ указанного выше числа переселенцевъ, слѣдующихъ по переселенческимъ документамъ, надо ожидать въ теченіе означеннаго періода также проѣзда переселенцевъ, слѣдующихъ по правилу о льготномъ переселеніи, т. е. по общимъ пассажирскимъ билетамъ. Число такихъ лицъ не поддается предварительному учету, но, судя по опыту минувшаго года, можно предполагать, что оно составитъ также около 200 тысячъ.

Земскимъ Начальникамъ и замѣняющимъ ихъ должность лицамъ предписано: 1) обязательно сообщать почтою подлежащимъ Начальникамъ станцій о всякой выдачѣ тарифныхъ свѣдѣтельствъ болѣе, чѣмъ на 25 человекъ, отправляющихся въ одну очередь съ одной и той же станціи, и 2) указывать всѣмъ переселенцамъ, отправляющимся значительными группами, на необходимость предупрежденія, дня за три до отъѣзда, Начальника станціи отправления объ избранномъ ими днѣ отправки, во избѣжаніе задержки на станціи.

Въ виду такихъ значительныхъ размѣровъ ожидаемаго переселенія желѣзнымъ дорогамъ подлежитъ приложить всѣ усилія къ правильному и безостановочному передвиженію переселенцевъ, руководствуясь утвержденными Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствомъ Финансовъ, Правилами на перевозку переселенцевъ, пропущенными при циркулярѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 8 марта 1908 г. за № 6846/47, Правилами врачебно-санитарнаго надзора за переселенцами во время ихъ слѣдованія по желѣзнымъ дорогамъ, утвержденными Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ и Главноуправляющимъ Земледѣліемъ и Землеустройствомъ 16 іюля 1909 года и нижеслѣдующими указаніями:

1) Неотлагательно произвести періодическій осмотръ тѣхъ теплушекъ, срокъ осмотра которыхъ истекаетъ до 1 іюня текущаго года, и озаботиться приведеніемъ въ полную исправность всѣхъ имѣющихся теплушекъ и ихъ оборудованія.

2) Освободить и обратить подъ перевозку переселенцевъ возможно большее количество теплушекъ изъ числа занятыхъ въ настоящее время для другихъ надобностей.

3) Изъять изъ подъ перевозки грузовъ вагоны, имѣющіе двойную обшивку стѣнъ, пола и потолка, держать ихъ наготовѣ для немедленнаго оборудованія на случай недостатка теплушекъ.

4) Всѣ свободныя теплушки размѣстить на участкахъ, ближайшихъ къ станціямъ обмѣла и посадки переселенцевъ, дабы не происходило задержекъ къ отправкѣ ихъ въ ожиданіи прибытія теплушекъ.

5) Производить посадку переселенцевъ въ теплушки и приспособленные вагоны по слѣдующимъ нормамъ:

Съ 1-го мая по 1-е августа по 25 человекъ, а въ прочее время года по 30 человекъ въ вагонъ, считая въ томъ числѣ и дѣтей.

6) Съ 1-го августа до 1-е мая переселенцы должны перевозиться обязательно въ отопляемыхъ теплушкахъ или классныхъ вагонахъ. Въ теченіе мая, іюня и іюля мѣсяцевъ при недостаткѣ теплушекъ допускается перевозка переселенцевъ въ приспособленныхъ товарныхъ вагонахъ, но, въ случаѣ надобности, и послѣ 1-го мая вагоны должны отопляться.

7) Поступившіе въ паркъ Сибирской и Самаро-Златоустовской дорогъ вагоны IV класса новаго типа должны обращаться преимущественно въ переселенческихъ поѣздахъ, указанныхъ въ п. 12 сего Циркуляра.

8) При слѣдованіи переселенцевъ въ теплушкахъ или приспособленныхъ товарныхъ вагонахъ, перевозить ихъ безъ

пересадокъ, если населенность вагоновъ удовлетворяетъ указаннымъ выше нормамъ, за исключеніемъ лишь станцій Челябинскъ и отчасти Сызрань*). Въ Челябинскѣ пересадка переселенцевъ обязательна въ цѣляхъ надлежащей очистки вагоновъ, наилучшаго заполненія и группировки переселенцевъ по станціямъ назначенія. Въ Сызрани отдѣляются и пересаживаются, въ случаѣ надобности, переселенцы, слѣдующіе на Ташкентскую дорогу, всѣ же прочіе могутъ пропускаться безъ пересадки, если населенность теплушекъ приближается къ указаннымъ въ п. 5-мъ нормамъ, въ противномъ же случаѣ, надлежитъ пополнять населенность вагоновъ, пересаживая переселенцевъ въ меньшее число теплушекъ. Последнее указаніе относится также ко всѣмъ узловымъ пунктамъ въ тѣхъ случаяхъ, когда пересадка переселенцевъ можетъ быть выполнена въ дневное время и притомъ въ промежутокъ между прибытіемъ и отправленіемъ согласованныхъ поѣздовъ, т. е. безъ излишней задержки переселенцевъ.

9) Снабжать каждую теплушку, занятую людьми, ведромъ, двумя фонарями, метлой, приставной лѣстницей, если не имѣется постоянныхъ сходовъ, 36-ю воинскими досками и дверными закладками.

Вагоны, въ которыхъ перевозятся переселенческій скотъ съ провожатыми, должны быть снабжены однимъ фонаремъ.

10) Въ каждомъ вагонѣ съ переселенцами должны быть вывѣшены дорогами: а) главнѣйшія извлеченія изъ правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ переселенцевъ и ихъ имущества; б) опись инвентаря вагона, съ указаніемъ ответственности за его порчу и порядокъ вознагражденія дороги за испорченные или утраченные предметы оборудованія; в) краткія санитарныя правила, и г) свѣдѣнія о нахожденіи по пути слѣдованія переселенцевъ переселенческихъ пунктовъ, пріемныхъ покоевъ, кухонъ и стоимостей пищевыхъ порцій, причемъ данныя по последнему пункту должны доставляться желѣзнымъ дорогамъ заведывающими передвиженіемъ переселенцевъ.

11) Въ періодъ съ 15 февраля по 20 іюня 1910 г. на желѣзнодорожныхъ линіяхъ, находящихся въ районѣ наибольшаго переселенческаго движенія, а именно: Смоленскъ—Вязьма—Пенза; Кіевъ—Воронежъ—Козловъ; Полтава—Харьковъ—Балашовъ—Пенза; Козловъ—Ртищевъ; Пенза—Челябинскъ—Новониколаевскъ—Иркутскъ, устанавливаются для перевозки переселенцевъ на востокъ спеціальныя переселенческіе поѣзда, слѣдующіе по опредѣленнымъ расписаніямъ и согласованнымъ между собою въ узловыхъ пунктахъ, въ количествѣ: на линіи Пенза—Челябинскъ—Новониколаевскъ—6, на линіяхъ Ртищевъ—Пенза и Новониколаевскъ—Иркутскъ—4 и на прочихъ, указанныхъ выше, линіяхъ—2 поѣздовъ въ сутки. Въ обратномъ направленіи число спеціальныхъ переселенческихъ поѣздовъ уменьшается вдвое.

12) Изъ указаннаго выше числа спеціальныхъ переселенческихъ поѣздовъ, назначаемыхъ въ обращеніе по мѣрѣ дѣйствительной надобности, должны находиться въ ежедневномъ, въ теченіе означеннаго въ п. 11 періода, обращеніи по направленію на востокъ, независимо отъ размѣровъ переселенческаго движенія, на линіяхъ: Смоленскъ—Вязьма—Пенза; Кіевъ—Воронежъ—Козловъ—Ртищевъ и Полтава—Харьковъ—Балашовъ—Пенза по одному поѣзду и на линіи Пенза—Челябинскъ—Иркутскъ по два поѣзда.

На участкѣ Новониколаевскъ—Иркутскъ ежедневное обращеніе второго поѣзда, въ зависимости отъ размѣровъ переселенческаго движенія, можетъ начинаться поздне и оканчиваться ранѣе указаннаго въ пунктѣ 11 срока.

13) Въ остальное, кромѣ предусмотрѣннаго въ пунктѣ 11, время года спеціальныя переселенческіе поѣзда назначаются

въ движеніе по мѣрѣ надобности и число ихъ сокращается: на линіи Пенза—Челябинскъ—Новониколаевскъ до двухъ, а на прочихъ, указанныхъ выше, линіяхъ, до одного поѣзда.

Расписанія переселенческихъ поѣздовъ должны быть вывѣшены на всѣхъ станціяхъ продолжительныхъ остановокъ переселенческихъ поѣздовъ и на главнѣйшихъ станціяхъ посадки переселенцевъ. Кромѣ того, расписанія эти должны быть вывѣшены во всѣхъ переселенческихъ баракахъ, въ санитарныхъ вагонахъ, розданы въ потребномъ количествѣ переселенческимъ чиновникамъ и выданы всѣмъ главнымъ кондукторамъ поѣздовъ, перевозящихъ переселенцевъ.

14) Кромѣ указанныхъ въ пунктѣ 11, для перевозки переселенцевъ должны быть предоставлены также поѣзда: товарно-пассажирскіе, если составы ихъ допускаютъ прицепку вагоновъ съ переселенцами, воинскіе, поскольку они свободны отъ воинскихъ перевозокъ, а въ случаѣ наплыва переселенцевъ также и всѣ товарные, за исключеніемъ такого числа ихъ, которое необходимо для перевозокъ живности, грузовъ вынужденныхъ и скоропортящихся и топлива для нуждъ желѣзныхъ дорогъ.

15) Отправленіе переселенцевъ съ обыкновенными товарными поѣздами допускается лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда: 1) всѣ спеціальныя переселенческіе и воинскіе поѣзда уже заняты; 2) спеціальныя переселенческіе поѣзда не имѣютъ достаточной остановки на такой промежуточной станціи, гдѣ предстоитъ прицепка вагоновъ съ переселенцами. Въ последнемъ случаѣ переселенцы могутъ перевозиться съ обыкновенными товарными поѣздами отъ станціи посадки до ближайшей станціи, имѣющей достаточную для прицепки стоянку переселенческаго поѣзда, и 3) когда промежутокъ времени отъ посадки до прохода переселенческаго поѣзда составляетъ болѣе 12 часовъ; на ближайшихъ станціяхъ обгона товарнаго поѣзда переселенческимъ вагоны съ переселенцами и ихъ кладью включаются въ составъ переселенческаго поѣзда, если то допускаютъ составъ и стоянка послѣдняго.

16) Переселенцы, слѣдующіе не по документамъ на льготный переселенческій поѣздъ, а по общепассажирскому тарифу, при недостаткѣ классныхъ вагоновъ могутъ перевозиться, съ согласія ихъ, въ теплушкахъ, какъ съ пассажирскими такъ и съ спеціальными переселенческими, воинскими и товарными поѣздами, съ тѣмъ, однако же, условіемъ, чтобы при посадкѣ въ спеціальныя переселенческіе поѣзда не только на станціяхъ отправленія, но и на всѣхъ промежуточныхъ станціяхъ, предпочтеніе отдавалось переселенцамъ, слѣдующимъ по установленнымъ льготнымъ документамъ.

17) Въ отношеніи порядка слѣдованія переселенческихъ поѣздовъ, передачи ихъ въ узлахъ и техническаго и санитарнаго осмотра предлагается:

а) перемѣну номеровъ переселенческихъ поѣздовъ допускать лишь на номера переселенческихъ же или воинскихъ поѣздовъ, и при томъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда данный поѣздъ, влѣдствіе значительнаго опозданія, входитъ въ расписание ближайшаго изъ указанныхъ выше поѣздовъ, причемъ телеграммы о происшедшей замѣнѣ номеровъ должны быть адресованы въ копіяхъ ближайшему на пути слѣдованія поѣздовъ переселенческому пункту, съ указаніемъ первоначальнаго номера поѣзда и номера его замѣниваемаго, а также числа слѣдующихъ съ нимъ вагоновъ, отдѣльно съ людьми и съ кладью;

б) при опозданіи поѣздовъ съ переселенцами свыше 4 часовъ, Начальники ближайшихъ къ пунктамъ питанія переселенцевъ распорядительныхъ станцій телеграфируютъ о томъ Заведывающему сказаннымъ пунктомъ;

в) сокращеніе установленныхъ расписаніями сроковъ стоянокъ переселенческихъ поѣздовъ на станціяхъ, гдѣ произ-

*) Пересадка переселенцевъ въ свѣжіе составы, въ санитарныхъ цѣляхъ, должна производиться, въ мѣрѣ возможности, и на станціяхъ Иркутскъ и Маньчжурія.

водится медицинскій осмотръ и питаніе переселенцевъ, допускать не иначе, какъ по соглашенію съ мѣстными переселенческими агентами;

а) начальникамъ узловыхъ станцій надлежитъ, вслѣдствіе отправки поѣзда, сообщать по телеграфу попутнымъ узловымъ станціямъ своей дороги и передаточнымъ станціямъ сосѣднихъ дорогъ свѣдѣнія о числѣ вагоновъ съ переселенцами и ихъ кладью, отправленныхъ съ каждымъ поѣздомъ, съ указаніемъ его номера. Конші этихъ телеграммъ должны доставляться чинамъ Переселенческаго Управленія, Завѣдывающимъ врачебно-питательными пунктами, а также Завѣдывающимъ передвиженіемъ переселенцевъ подлежащаго района или подрайона. Указаніе районовъ и подрайоновъ передвиженія переселенцевъ объявляется на дорогѣ по полученіи этихъ свѣдѣній отъ чиновъ Переселенческаго Управленія;

б) начальники станцій посадки, при значительномъ наплывѣ переселенцевъ и затрудненіи въ ихъ посадкѣ, обязаны извѣщать объ этомъ, равно какъ о всякой задержкѣ переселенцевъ на станціи посадки свыше 12 час., ближайшій переселенческій пунктъ и Завѣдывающаго подрайономъ;

в) въ случаяхъ непредвидѣннаго скопленія переселенцевъ, дорога, испытывающая затрудненія и вынужденная вслѣдствіе этого ограничить притокъ переселенцевъ, должна немедленно оповѣстить сосѣднія дороги и Управленіе желѣзныхъ дорогъ о числѣ поѣздовъ и вагоновъ съ переселенцами и ихъ кладью, которое будетъ ею принято въ ближайшіе дни. При этомъ, въ цѣляхъ урегулированія движенія, разрѣшается задерживать переселенцевъ въ пути на слѣдующихъ станціяхъ: Вязьма, Тула, Сызрань, Харьковъ Юго-Восточныхъ; Балашовъ, Козловъ и Челябинскъ. О всякой задержкѣ переселенцевъ въ пути свыше 12 час. должно быть сообщено по телеграфу Управленію желѣзныхъ дорогъ, съ объясненіемъ причинъ и указаніемъ предполагаемаго времени отправки; такіе телеграммы адресуются также въ конші Завѣдывающимъ передвиженіемъ переселенцевъ и Завѣдывающимъ ближайшими по пути слѣдованія переселенцевъ врачебно-питательными пунктами;

г) передавать переселенческіе поѣзда съ одной дороги на другую, по возможности, въ видѣ сформированномъ видѣ, съ надлежащимъ количествомъ и размѣщеніемъ тормазныхъ вагоновъ;

д) въ отношеніи порядка обращенія теплушекъ и приспособленій къ нимъ руководствоваться „Правилами передачи вагоновъ-теплушекъ и вагоновъ съ двойной обшивкой по дорогамъ сѣти и обѣна и учета воинскихъ приспособленій“, составляющими приложение № 12 къ Общему Соглашенію о взаимномъ пользованіи товарными вагонами.

При слѣдованіи переселенцевъ въ классныхъ вагонахъ, таковыя, безъ особаго распоряженія, отнюдь не передавать на сосѣднія дороги, переселенцевъ же пересаживать въ теплушки или классные вагоны дороги принимающей;

е) установить обязательный санитарный осмотръ подвижного состава переселенческихъ поѣздовъ на станціяхъ: Сызрань, Обь, Иркутскъ, Маньчжурія и Харбинъ, при участіи представителей мѣстной переселенческой организаціи, и

ж) строго соблюдать всѣ санитарныя требованія по отношенію очистки вагоновъ и тщательной промывки переселенческихъ вагоновъ до посадки людей (на тѣхъ станціяхъ, гдѣ это окажется наиболее удобнымъ).

18) Въ случаѣ прибытія поѣзда на станцію назначенія ночью, оставлять переселенцевъ въ вагонахъ до утра, если то допускаетъ путевое устройство станцій.

19) Установить заблаговременную выдачу проѣздныхъ билетовъ переселенцамъ, отправляющимся съ поѣздами, отходящими послѣ закрытія товарныхъ конторъ, чтобы не заста-

влять ихъ ожидать слѣдующаго дня для сдачи своей клади къ отправленію въ часы открытія товарныхъ конторъ.

20) Переселенцамъ, кратчайшій путь слѣдованія которыхъ пролегаетъ чрезъ необорудованные переселенческими устройствами участки: а) Новосколыники—Ржевъ—Москва Московско-Виндаво-Рыбинской дороги; б) Смоленскъ—Горбачево—Волово Рязанско-Уральской дороги, и в) Ромны—Бахмачъ Либаво-Роменской дороги (при слѣдованіи со станціи Ромны и станцій, лежащихъ южнѣе станціи Ромны),—должны выдаваться билеты по ближайшимъ обходнымъ направленіямъ, со взысканіемъ платы за дѣйствительное протяженіе проѣзда.

Равнымъ образомъ, ходакамъ Сумскаго уѣзда, отправляющимся за Уралъ въ составѣ организованныхъ партій, билеты должны выдаваться въ обходномъ направленіи черезъ Харьковъ, являющійся сборнымъ пунктомъ для групповыхъ ходоковъ Сумскаго уѣзда.

21) На перевозку клади переселенцевъ составлять накладныя, руководствуясь при этомъ въ точности указаніями §§ 6, 7 и 8 Правилъ.

При этомъ обращается особенное вниманіе дорогъ на настоятельную необходимость, въ виду различныхъ нормъ вознагражденія за утраченную кладь по § 19 Правилъ, подробнаго обозначенія въ накладныхъ той категоріи, къ которой принадлежитъ отправляемая кладь (§ 8 Правилъ), а равно и отѣтки въ накладныхъ при отправленіи клади 1 категоріи (домашнія вещи и домашняя утварь), слѣдуетъ ли кладь упакованной или нѣтъ (отѣтка: „упаковано“, и „не упаковано“).

22) Кладь переселенцевъ, при пріемкѣ ея къ отправленію, тщательно маркировать, а при погрузкѣ не смѣшивать отправки по разнымъ накладнымъ, а равно не допускать перевозки въ одномъ вагонѣ съ переселенческою кладью прочихъ грузовъ.

23) Кладь перевозить обязательно въ одномъ поѣздѣ съ ея владѣльцами, которыхъ слѣдуетъ задерживать на передаточныхъ пунктахъ въ ожиданіи прибытія отставшей клади.

Исключеніе изъ этого правила допускается только для станцій: 1) Сызрань, на коей кладь должна перегружаться съ цѣлью наилучшаго использования подъемной силы вагоновъ и для группировки отправокъ по направленіямъ на дороги: Ташкентскую, Сибирскую и за Иркутскъ; 2) Челябинскъ, гдѣ кладь сортируется по станціямъ назначенія Сибирской дороги, и 3) Иркутскъ, гдѣ раздѣляется кладь переселенцевъ, слѣдующихъ на Срѣтенскъ и Маньчжурію. Поэтому отправка съ этихъ станцій клади, подвергнутой сортировкѣ, допускается и отдѣльно отъ владѣльцевъ, но съ обязательствомъ не продерживать кладь болѣе 24 часовъ и отправлять ее для ускоренія поставки не иначе, какъ со специальными переселенческими поѣздами.

На прочихъ узловыхъ станціяхъ рекомендуется сгружать переселенческую кладь въ меньшее число вагоновъ для наилучшаго ихъ наполненія, но съ тѣмъ однако условіемъ, чтобы отъ этого не происходило задержки переселенцевъ и раздѣленія отъ нихъ клади, въ случаѣ же обнаруженія отставшей отъ переселенцевъ клади, таковая досылается, по возможности, съ ускоренными поѣздами.

24) Агенты по розыску переселенческой клади къ извлеченію свѣдѣній о прибытіи или прослѣдованіи клади непосредственно изъ документовъ, находящихся въ конторахъ узловыхъ станцій, не допускаются; справки же о переселенческой кладѣ сообщаются названнымъ агентамъ Начальниками узловыхъ станцій, и не позже, какъ черезъ сутки (въ Сызрани и Челябинскѣ, гдѣ задержка клади разрѣшается до 24 часовъ,—черезъ двое сутокъ), по предъявленіи имъ составляемыхъ переселенческими агентами вѣдомостей.

25) Установить тщательный и отвѣтственный надзор за своевременностью, правильностью и безостановочностью движенія поѣздовъ съ переселенцами, принявъ къ точному исполненію требованія циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 8 октября 1901 года № 41376/176/2116 и разъясненія къ нему отъ 27 ноября 1903 года № 52028, а также вмѣнить въ обязанность Начальникамъ Отдѣленій Службы Движенія, Начальникамъ участковъ Тяги (Дено) и Ревизорамъ Движенія возможно частый осмотръ переселенческихъ поѣздовъ съ такимъ расчетомъ, чтобы каждый поѣздъ былъ не менѣе одного раза въ сутки обревизованъ въ отношеніи: 1) своевременнаго слѣдованія; 2) правильности составленія поѣзда; 3) надлежащаго его обслуживанія (наполненія умывальниковъ водой, выдачи метель и т. д.); 4) чистоты вагоновъ; 5) отопленія и освѣщенія; 6) правильности размѣщенія переселенцевъ; 7) слѣдованія клади въ одномъ поѣздѣ съ переселенцами, — причемъ поѣзда для указанныхъ осмотровъ и ревизій отнюдь не должны поддерживаться болѣе положеннаго по расписанію времени.

Особое вниманіе должно быть обращено на слѣдованіе переселенческихъ поѣздовъ точно по расписаніямъ. При случайныхъ опозданіяхъ этихъ поѣздовъ въ предѣлахъ какой-либо дороги свыше шести часовъ должны подаваться телеграммы по сокращенному своду адресовъ № 55*), съ объясненіемъ причины опозданія; копии этихъ телеграммъ доставляются на ближайшую попутную передаточную станцію и переселенческимъ чиновникамъ и врачамъ, имѣющимъ постоянное пребываніе въ предѣлахъ данной дороги.

Надежить также организовать тщательный контроль проездныхъ билетовъ въ переселенческихъ поѣздахъ, имѣя въ виду, что опытъ минувшаго года указалъ на значительное число безбилетныхъ пассажировъ, проезжавшихъ подъ видомъ переселенцевъ.

26) Кроме того, на всѣхъ узловыхъ и передаточныхъ станціяхъ тѣхъ дорогъ и участковъ ихъ, на коихъ установлены спеціальныя переселенческіе поѣзда со времени введенія ихъ, должны постоянно находиться старшіе агенты Службы Движенія, которые обязаны строго слѣдить за правильностью прохожденія переселенческихъ поѣздовъ черезъ узлы. Старшіе агенты, наблюдающіе за движеніемъ переселенцевъ въ Смоленскѣ, Вязьмѣ, Тулѣ, Пензѣ, Сызрани, Полтавѣ, Харьковѣ, Юго-Восточныхъ, Лискахъ, Воронежѣ, Юго-Восточныхъ, Козловѣ, Балашевѣ и Ртищевѣ, ежедневно по телеграфу представляютъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ рапортъ о состояніи переселенческаго движенія, числѣ поѣздовъ, принятыхъ и отправленныхъ, состояніи ихъ, своевременности слѣдованія, съ указаніемъ главнѣйшихъ замѣченныхъ неправильностей.

27) Въ отношеніи организаціи дѣла завѣдыванія передвиженіемъ переселенцевъ предлагается:

а) приглашать Завѣдывающихъ передвиженіемъ переселенцевъ, съ правомъ совѣтательнаго голоса, въ засѣданія при разсмотрѣніи всѣхъ вопросовъ, касающихся условій и порядка переселенческаго движенія, причемъ неприбытіе въ засѣданіе Завѣдывающаго, или его замѣстителя по назначенію Завѣдывающаго, не должно, однако, приостанавливать разсмотрѣнія и окончательнаго разрѣшенія дѣла;

б) предоставить Завѣдывающимъ передвиженіемъ переселенцевъ принимать на себя посредничество между желѣзными дорогами и переселенцами по дѣламъ объ увѣчьяхъ, для содѣйствія къ разрѣшенію этихъ дѣлъ путемъ добровольнаго соглашенія;

в) предоставить агентамъ переселенческой организаціи по розыску клади, имѣющимъ быть назначенными въ Омскѣ, Оби, Красноярскѣ, Иркутскѣ, Маньчжуріи и Никольскѣ-

Уссурийскомъ, право подачи безплатныхъ розыскныхъ телеграммъ, по желѣзнодорожному телеграфу, не исключая Китайской Восточной и Уссурийской дорогъ, и

г) именованія въ пунктѣ в телеграммы принимать на основаніи утвержденной Министромъ Путей Сообщенія 27 июля 1902 года, по докладу Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 25 июля 1902 года № 2912 Инструкціи о сношеніи чиновъ мѣстной переселенческой организаціи при помощи телеграфа желѣзной дороги.

28) относительно врачебно санитарнаго надзора при движеніи переселенцевъ и подачи имъ медицинской помощи дорогамъ надлежитъ руководствоваться нижеслѣдующими указаніями:

а) организацію санитарнаго надзора, установленную въ концѣ 1907 года, отъ Пензы до Иркутска и распространенную въ 1909 года на Забайкальскую, Китайскую Восточную и Уссурийскую желѣзныя дороги, — сохранить и въ 1910 году;

б) на линіяхъ: Смоленскъ — Вязьма — Пенза; Харьковъ — Балашевъ — Ртищевъ и Курскъ — Козловъ — Ртищевъ къ составу одного изъ проходящихъ въ теченіе сутокъ переселенческихъ поѣздовъ, а на линіи Ртищевъ — Пенза къ составу двухъ поѣздовъ, — прицеплять по одному санитарному вагону для принятія больныхъ на промежуточныхъ пунктахъ и доставленія ихъ въ ближайшія больницы;

в) на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ: — Южныхъ — Полтава, Ново-Баварія; Юго-Восточныхъ — Куянскъ — Узловой, Лиски, Поворино, Воронежъ, Грязи; Московско-Кіево-Воронежской — Кіевъ, Бахмачъ, Ворожба, Курскъ; Рязанско-Уральской — Козловъ II, Кирсановъ. Ртищевъ, Пенза; Московско-Брестской — Смоленскъ, Вязьма; Сызрано-Вяземской — Вязьма, Калуга, Протопопово, Волово, Рязскъ, Моршанскъ, Пачелма, Пенза, Кузнецкъ, Сызрань, — должны функционировать особыя медицинскіе пункты съ однимъ санитарнымъ вагономъ и соответствующимъ фельдшерскимъ персоналомъ для осмотра всѣхъ проходящихъ въ дневное время переселенческихъ поѣздовъ, принятія заболѣвшихъ въ поѣздахъ и оказанія имъ медицинской помощи;

г) въ составѣ всѣхъ переселенческихъ поѣздовъ, не имѣющихъ санитарнаго вагона, должно находиться, въ вѣдѣніи оберъ-кондуктора, по одной свободной теплушкѣ, снабженной желѣзнымъ выноснымъ ведромъ, на случай необходимости принятія и изоляціи больныхъ въ пути;

д) осмотръ переселенцевъ на болѣе крупныхъ станціяхъ, съ продолжительною стоянкою переселенческихъ поѣздовъ, производить по возможности внѣ вагоновъ;

е) въ тѣхъ случаяхъ, когда содѣлныя дороги не имѣютъ на станціяхъ обшѣна больницъ или фельдшерскихъ пунктовъ для помѣщенія больныхъ, дороги принимающія, не должны отказывать въ пріемѣ больныхъ переселенцевъ;

ж) питаніе больныхъ переселенцевъ, слѣдующихъ въ санитарныхъ вагонахъ, а равно леченіе ихъ впредь до помѣщенія въ больницы, возлагается на желѣзныя дороги, причемъ всѣ вызываемые этимъ расходы возмѣщаются послѣднимъ изъ средствъ Переселенческаго Управленія по счетамъ представляемымъ дорогами Завѣдывающимъ передвиженіемъ переселенцевъ;

з) отправка обнаруженныхъ въ пути душевно-больныхъ переселенцевъ въ ближайшую больницу или на родину производится средствами и за счетъ Переселенческаго Управленія;

и) снабдить печи во временно приспособленныхъ санитарныхъ вагонахъ плитами для варки пищи;

к) для снабженія переселенцевъ кипяткомъ на большихъ станціяхъ, вмѣсто обычныхъ кубовъ, желательнѣе имѣть

* Изъ адресатовъ исключаются: Завѣдывающіе передвиженіемъ войскъ, коменданты станцій и Начальники желѣзнодорожныхъ почтовыхъ отдѣленій

усовершенствованные кипятильники; на тѣхъ же станціяхъ, гдѣ кипятки подаются изъ обыкновенныхъ кубовъ,—необходимо подвѣшивать у крановъ дощечки съ надписью: „кипятки готовы“—или „кипятки не готовы“, не допуская отнюдь пользованія непрокипяченной водой, и

к) въ отношеніи мѣръ, направленныхъ къ предупрежденію распространенія холеры, чумы и сыпного тифа среди переселенцевъ, слѣдующихъ по желѣзнымъ дорогамъ,—послѣдніе должны руководствоваться Правилами, утвержденными 19 ноября 1908 года Высочайше учрежденной Комиссіей о мѣрахъ предупрежденія и борьбы съ чумною заразою, разосланными Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ 9-го января 1909 года за № 384, и циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 19-го сентября 1908 года № 23093/2414/149.

Врачебно санитарный надзоръ, на вышеуказанныхъ основаніяхъ, долженъ быть организованъ къ предполагаемому началу усиленнаго движенія переселенцевъ, т. е. къ 15 февралю сего года, причемъ, если на нѣкоторыхъ дорогахъ окажется недостатокъ санитарныхъ вагоновъ, то надлежитъ замѣнить ихъ классными вагонами и теплушками, временно приспособленными для помѣщенія и перевозки больныхъ.

Подписали: За Начальника Управленія *Викторовъ*.

Управляющій Эксплуатационнымъ Отдѣломъ
Дурново.

Управляющій Врачебно-Санитарною Частью
Успенскій.

Скрѣпилъ: Дѣлопроизводитель *Н. Абрахамсонъ*.

Гл. Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ,
3 февраля 1910 г., № 2973/25/225.

Не вполнѣ удовлетворительная постановка дѣла какъ по сдачѣ въ аренду торговли произведеніями печати на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, такъ и по производству на тѣхъ же станціяхъ, продажи печатныхъ изданій, обратила на себя вниманіе Гг. Министровъ Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ и вызвала необходимость измѣненія и дополненія нынѣ дѣйствующаго нормального на этотъ предметъ договора. Вслѣдствіе сего Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ выработаны, при участіи представителей отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, новый проектъ нормального договора, одобренный Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ по журналу отъ 17 ноября 1909 г. за № 2508, и утвержденный Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія 23 минувшаго декабря, по докладу Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 18 того же декабря за № 3971.

Препровождая при семъ пять экземпляровъ*) утвержденнаго проекта нормального договора, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ принять означенный проектъ къ точному руководству и считать нынѣ дѣйствующій договоръ, разосланный при циркулярѣ бывшаго временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ 8 января 1892 г. за № 403, отмѣненнымъ.

Подписали: За Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ *Дурново*. За Управляющаго Эксплуатационнымъ Отдѣломъ *Карейша*.

Скрѣпилъ: Дѣлопроизводитель *Окуловъ*.

*) Экземпляры утвержденнаго проекта препровождены непосредственно начальникамъ дорогъ.

M. H. C.

№ 13-ў.

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ:

Для служащих на Забай-	2 р. 50	к. на годъ.
кальской желѣзной дор.		
На полгода	1 руб. 40	коп.
На четверть года	—	" 75 "
<i>Допускается разсрочка для городских под-</i>		
<i>писчиков: къ 1 февраля—1 руб.; къ 1-му</i>		
<i>мая—1 руб.; къ 1 июля 50 коп.</i>		
Для постороннихъ управленію	5	руб. на годъ
дороги лишь		
На полгода	3	руб.
На четверть года	2	"

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ Управленіи—въ конторѣ Редакціи
и въ книжномъ магазинѣ Макушина и
Посохина.

А ОБЪЯВЛЕНИЯ:

Въ конторѣ Редакціи и въ типографіи
Макушина и Посохина.

Плата за объявленія взимается:

За 1 страницу въ одномъ номерѣ .	15 руб.
„ ¹ / ₂ страницы „ „ „	10 „
„ ¹ / ₄ „ „ „ „	5 „

За строку пегита въ столбцѣ или за мѣсто занимаемое ею:

На годъ	4 р 50 к.
На полгода	2 „ 50 „
Въ одномъ номерѣ	— „ 20

Отдельный номеръ—10 коп.

Адресъ редакціи: Иркутскъ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнецъ, Управление Забайкальской желѣзной дороги.

СОДЕРЖАНИЕ: Замѣтки по пассажирскому движенію.—П. М.—Обзоръ дѣятельности любителей драматическаго искусства на ст. Оловянная.—Среди газетъ и журналовъ.—Отъ Совѣта пріюта для сиротъ.—Отчетъ по спектаклю на ст. Маритуй 26 февраля с. г.—Отчетъ по постановкѣ спектакля 26 февраля с. г. на ст. Оловянная.

Часть неофициальная

Замѣтки по пассажирскому движенію.

Постановленіємъ Особого Совѣщанія Управленія дороги
отъ 11 января с. г., констатировано пониженіе дохода по
пассажирскому движенію, отбоящееся преимущественно къ
августу прошлаго года.

По этому поводу да позволено будетъ привести слѣдующія справки и соображенія.

а) Суммы выручки от продажи на своей дороге пассажирских билетов по тарифам: общего русского и иностранных сообщений, достигли в маѣ 1909 года Руб. 303.899, въ іюнѣ Руб. 286.373 и въ іюлѣ Руб. 262.019, т. е. наивысшаго размѣра выручки за послѣдніе 3 года. Выручка же за августъ одинакова съ іюльской, составляя Руб. 262.314.

б) Продано пассажирских билетов и выручено за них
за 11 месяцев 1907—1909 г. г.

ТАБЛИЧКА № 1.

Г О Д Ы.	По тарифу заграничного сообщения.							
	I класс.		II класс.		III класс.		Итого	
	Колч. биле- товъ.	Сумма въ рубл.	Колч. биле- товъ.	Сумма въ рубл.	Колч. биле- товъ.	Сумма въ рубл.	Колч. биле- товъ.	Сумма въ рубл.
За 1907 г.	6	656	246	6246	28	964	280	7866
За 1908 г.	3	372	125	5145	41	1547	169	7064
За 1909 г.	3	300	234	10566	475	14248	712	25114

ГОДЫ	По общему пассажирскому тарифу.										ВСЕГО по тарифам и общему			
	I класс.		II класс.		III класс.		IV класс.		Итого	Колич. билет.				
	Количество билет.	Сумма в рубль.	Количество билет.	Сумма в рубль.	Количество билет.	Сумма в рубль.	Количество билет.	Сумма в рубль.						
За 1907 г.	59856988	5917751746	439173	1141787	80889	144902	1169588	585224	2249886	1873973	585504	1169767	2256550	1881839
За 1908 г.	530873246	64668587430	648006	1105377	456606	593438	1170508	2502452	2249886	1873973	585504	1169767	2256550	1881839
За 1909 г.	399254339	60785497208	102768	1744376	82963	206529	1170508	2502452	2249886	1873973	585504	1169767	2256550	1881839

в) Размѣры дохода дорогъ (а не валовой выручки) за истекшій годъ усматривается изъ слѣдующей таблички (№ 2).

Зачислено въ доходъ Забайкальской дороги:

Мѣсяцы.	Мѣстное сообщеніе.	Отправленіе на чуж. дороги.	Прибытіе съ чуж. дорогъ и транзитъ.	Итого.
	ВЪ ТЫСЯЧАХЪ РУБЛЕЙ			
Январь	100	13	26	139
Февраль	94	11	31	136
Мартъ	104	13	45	162
Апрѣль	117	11	65	194
М а й	147	24	68	239
І ю н ъ	119	26	42	187
І ю л ъ	122	21	29	172
Августъ	124	20	38	182
Сентябрь	110	20	Окончательн. свѣдѣній еще не имѣется	—
Октябрь	110	20		—
Ноябрь	90	12		—

Въ этой табличкѣ наиболѣе доходнымъ являются апрѣль и май,—мѣсяцы наибольшаго прибытія пассажировъ съ прямого сообщенія.

Въ отдѣльности же доходъ августа мѣсяца занимаетъ: по мѣстному сообщенію 2 мѣсто (изъ 11), по отправленію 4 мѣсто (изъ 9) и по прибытію 5 (изъ 8), а въ общемъ 4 (изъ 8).

г) Въ дополненіе къ предыдущимъ табличкамъ, общій характеръ пассажирскаго движенія опредѣляютъ слѣдующія цифры о числѣ перевезенныхъ пассажировъ и о доходѣ отъ пассажировъ и перевозокъ большой скорости.

ТАБЛИЧКА № 3

Періодъ времени.	П А С С А Ж И Р Ы.						
	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	Переселенцы.	Льготн. III кл.	Воинскіе и арест.
	ВЪ СОТНЯХЪ РУБЛЕЙ						
За 8 мѣсяцевъ 1908 г.	48	573	4,651	3,810	466	42	4,310
За 8 мѣсяцевъ 1909 г.	131	494	7,501	1,042	611	87	2,882
Періодъ времени.	Д О Х О Д Ы.					Итого.	
	По общ. тарифу.	По воин. тарифу.	Отъ перевоз. багажа и пас. скорости.	Отъ перевоз. больш. скор.	Итого.		
	ВЪ СОТНЯХЪ РУБЛЕЙ						
За 8 мѣсяцевъ 1908 г.	11,459	2,210	1,016(?)	451	15,126		
За 8 мѣсяцевъ 1909 г.	12,718	886	905(?)	420	14,929		

д) Рассмотрѣніе таблички № 1 приводитъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Въ 1908 году, когда допускалась почти весь годъ продажа билетовъ единичнымъ пассажирамъ IV класса, замѣтенъ чрезвычайный ростъ пассажировъ этого класса, при прогрессивномъ же ростѣ и числа пассажировъ III класса.

Такъ за 11 мѣсяцевъ 1907 г. продано билетовъ и выручено:

Въ 1907 г. IV кл. 80889 на Руб. 144902, III кл. 439173 на Руб. 1141787.

Въ 1908 г. IV кл. 456606 на Руб. 533433, III кл. 643006 на Руб. 1105377.

Въ 1909 г. IV кл. 82963 на Руб. 206529, III кл. 1022768 на Руб. 1744376.

Такимъ образомъ число пассажировъ IV класса увеличилось въ 1908 году на 564%, а доходъ отъ нихъ на 272%. Количество же пассажировъ III класса въ томъ же 1908 году увеличилось на 146%, но безъ увеличенія однако дохода отъ нихъ.

Приблизительно то-же видно на примѣрѣ Сызрано-Вяземской дороги. Тамъ число пассажировъ 1908 году увеличилось: III кл. съ 1524600 (въ 1907 г.) до 1776100 и IV класса съ 35500 до 138100 (въ 1908 г.), при чемъ выручка, не смотря на уменьшеніе количества пассажировъ I и II классовъ, увеличилась на 534000 р. (стр. 13 и 14 краткаго обзора коммерческой дѣятельности Сызрано-Вяземской жел. дороги).

Такой колоссальный ростъ количества пассажировъ IV класса и дохода отъ нихъ, при громадномъ же одновременномъ увеличеніи числа пассажировъ III класса, очевидно, достаточно краснорѣчиво свидѣтельствуетъ не только о выгоды для дороги перевозокъ IV класса, но и о крайней необходимости подобнаго дешеваго проѣзда для мѣстнаго бѣднаго населенія, раздѣленнаго громадными необитаемыми пространствами, чуждыми промышленности, земледѣлія и всякаго другого поприща для приложенія труда и возможности нахожденія заработковъ. Въѣдъ нельзя же, въ самомъ дѣлѣ, подозревать весь этотъ полмилліонъ пассажировъ въ злоумышленномъ желаніи причинять убытокъ жел. дорогѣ катаньемъ безъ надобности въ малоудобныхъ вагонахъ, хотя и оплачивая проѣздъ по дешевому тарифу.

Здѣсь нельзя не замѣтить, что вагоны IV класса обращаются, напримѣръ и на Прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ, дающихъ, какъ извѣстно, изъ своего дохода болѣе половины бюджета королевства. (На 1906 годъ бюджетъ Пруссіи былъ сведенъ въ 2.867,4 мил. марокъ изъ коихъ 1.690,5 мил. марокъ должны были дать желѣзныя дороги (проф. Озеровъ). О сравненіи же густоты населенія Пруссіи и повсемѣстной кипучей промышленности ея съ Забайкальемъ не можетъ быть, конечно, и рѣчи. При томъ, влѣдствіе улучшенія устройства и обстановки вагоновъ IV класса, проѣздъ въ нихъ въ Пруссіи является почти столь-же удобнымъ, какъ и въ III классѣ, а плата составляетъ 2 пфеннига за километръ въѣсто 3 и государственный сборъ не взимается. Благодаря описанныхъ удобствъ и дешевизны проѣзда въ вагонахъ IV класса, въ Пруссіи, влѣдствіе неблагоприятнаго экономическаго положенія и вздорожанія проѣзда въ зависимости отъ повышенія тарифа и налога на пассажирскіе билеты, также замѣтенъ переходъ изъ вагоновъ высшихъ классовъ въ низшіе (№ 38 Вѣстн. Путей Сообщ. за 1908 годъ).

е) Общій приростъ пассажировъ на нашей дорогѣ достигъ въ 1908 году 200%, а увеличеніе дохода 12%. Въ 1909 году увеличеніе прироста пассажировъ достигаетъ всего 1%, а увеличеніе дохода, не смотря на повышеніе тарифа, не превышаетъ 11%.

Значитъ пассажирское движеніе уже достигло какъ бы наивысшаго напряженія.

ж) Табличка № 3, рисующая пассажирское движеніе Забайкальской дороги въ сообщеніи съ прочими дорогами и опредѣляющая долю дохода ея отъ пассажирскаго движенія, лишь подтверждаетъ выводы таблички № 1. Такъ, влѣдствіе рѣзкаго уменьшенія числа пассажировъ всѣхъ классовъ, кромѣ III, а въ особенности IV, число пассажировъ за 8 мѣсяцевъ 1909 года уменьшилось на 1400 человекъ или 0,1% при приростѣ дохода, влѣдствіе увеличенія тарифа, въ 11%.

Въ общемъ же, вслѣдствіе сокращенія воинскихъ перевозокъ и уменьшенія дохода отъ багажа, пассажирской и большой скоростей, *доходъ* за первые 8 мѣсяцевъ 1909 года *уменьшился на Руб. 20700 или 14%.*

з) Было перевезено за 8 первых мѣсяцевъ 1909 г. пассажировъ I класса 3100, а II класса 49400. Если считать, что въ каждомъ почтовомъ поѣздѣ ставилось: $1\frac{1}{2}$ вагона I класса (12 мѣстъ) и $2\frac{1}{2}$ вагона II класса (60 мѣстъ), что составитъ для I класса 5760 и для II класса 57600 мѣстъ и если считать, что каждый пассажиръ совершалъ поѣздъ по всему протяженію дороги, то и тогда неиспользованныхъ платными пассажирами мѣстъ имѣлось бы: въ I классѣ 2660 или 46%, а во II классѣ 8200 или 14%. Но такъ какъ средній пробѣгъ пассажира I класса = 519, а пассажира II класса = 364 верстамъ, то дѣйствительное число незанятыхъ мѣстъ опредѣляется: въ I кл. въ 92%, а во II классѣ число свободныхъ мѣстъ составляетъ 56%. Процентъ незанятыхъ мѣстъ во II кл. будетъ еще выше, такъ какъ вагоны этого класса ставятся и въ товарно-пассаж. поѣзда.

II.

и) Не слѣдуетъ, конечно, думать, что слабая населенность вагоновъ высокихъ классовъ наблюдается лишь на вашей дорогѣ. По подсчету инженера Салова (Пути сообщ. Россіи, XII, 1908 г. стр. 754), въ каждомъ классномъ вагонѣ было занято, въ среднемъ, на ж.ж. дорогахъ Европейской Россіи: въ I кл. 12, во II классѣ 28, въ III классѣ 47 процентовъ числа имѣющихся мѣстъ.

По изслѣдованію же главной дирекціи вюртембергскихъ каз. дорогъ за 1899 г. (тамъ же, V 1909, стр. 422), степень использованія мѣстъ была слѣдующая:

пассажиры	на скорыхъ пассажирск. п о ъ з д а хъ	
I кл.	8,6%	4,0%
II кл.	25,8%	10,3%
III кл.	35,2%	28,2%
Сред.	28,8%	25,8%

к) Помимо того, что вагоны I и II классов населяются крайне слабо пассажирами, вмѣсто дохода отъ нихъ получается лишь убытокъ еще и въ зависимости отъ дороговизны эксплуатаціи сихъ вагоновъ. Такъ по изслѣдованію Департамента жел. дорожн. дѣлъ Министерства Финансовъ, относящемуся къ дорогамъ Европейской Россіи (Пути сообщенія Россіи, V 1909 г. стр. 419) расходъ, въ среднемъ за 1899—1904 г.г., на вагоно-версту I кл. составляетъ 17,16 коп.

II	„	„	15,95	„
III	„	„	16,03	„
IV	„	„	7,55	„
вслѣдствіе чего дали убытка: нас. I кл. 4,59 коп. съ нас.-вер.				
II	„	„	0,50	„ „ „ „
прибыли III	„	„	0,08	„ „ „ „
IV	„	„	0,27	„ „ „ „

Исследование это мало расходится съ подсчетом инженера Салова (тамъ же, I, 1908 г., стр. 48), согласно коему при одинаковой для всѣхъ трехъ первыхъ классовъ стоимости вагоно-осе-версты, перевозка пассажировъ I класса отъ $8\frac{1}{2}$ до $12\frac{1}{2}$ разъ, а пассажировъ II класса отъ $2\frac{1}{4}$ до $2\frac{3}{4}$ разъ обходится дорожѣ пассажировъ III класса. Между тѣмъ повышенный недавно тарифъ I класса выше III класса лишь въ 3 раза, а II классъ выше III класса, всего въ $1\frac{3}{4}$ раза.

Въ общемъ убытокъ отъ пассажировъ I класса опредѣляется не менѣе 9 мил. руб. въ годъ.

д) Что касается Забайкальской дороги, то убыточность ее усматривается из следующих таблицек (№ 4 и 5):

Табличка № 4
о соотношении расхода и дохода по перевозкам 1908 года.

№ по порядку.	На одну версту в копейках:	Расходь.	Доходь.	Убытка.
1	Пассажирскую вагоно-осо-версту	8,5764	2,464	6,1124
2	Товарную " " " "	6,4323	3,3623	3,0700
3	Общую пассаж.-версту (кроме арестантов и конвойных)	1,4588	0,4558	1,0030
4	Пассажиرو-версту общ. коммерч. тар. (I, II и III кл.)	—	0,853	—
5	Пассажиру-версту пассажир. IV кл. переселенцев и льгот. по ком. тар.	1,2016	0,3328	0,8688
6	Пассажиру-версту I класса	9,2107	1,5 ¹⁾	7,7107
7	" " II класса	4,0918	0,9869 ¹⁾	3,1049
8	" " III класса		0,7793 ¹⁾	0,4223
9	" " IV класса		0,4228 ¹⁾	0,7788
10	" " Переселенцев		0,2284	0,9732
11	" " Льготного тарифа Коммерческого)	1,2016	0,306 ¹⁾	0,8956
12	" " Военского тарифа		0,320	0,8816
13	" " " " безденежного " " ")		в том числ. 0,306	0,8956
14	" " Арестантов и конвойных	1,7812	0,3114 ¹⁾	1,4698
15	Пудо-версту багажа и грузов большой и пассажирской скорости	0,1754 ²⁾	0,042	0,1334
16	Пудо-версту грузов малой скорости Коммерчески)		0,030	0,01574
17	Пудо-версту военного груза	0,04574	0,0086	0,03714
18	" " груза дороги		0,0115	0,03424
19	" " переселенческой кладки		0,014	0,03174

Примѣчаніе: 1. ⁵ Доходъ отъ перевозки пассажировъ по коммерческимъ тарифамъ, кромѣ переселенцевъ и воинскихъ чиновъ, опредѣленъ приблизительно по среднему годовому пробѣгу ихъ.

Примѣчаніе: 2. Расходъ этотъ, очевидно, будетъ выше, такъ какъ не всѣ грузы большой и пассажирской скоростей перевозятся въ багажномъ вагонѣ.

Общая же сумма убытка по некоторым видам перевозок пассажирского движения усматривается из следующей таблички (№ 5):

Общий расходъ годовой.	1 9 0 8 г о д ъ .			Стоимость 1 вагоно-осе-версты.	
	Исполнено вагоно-осе-версты.			К о п ѣ е к ъ .	
	Пассажи-скихъ.	Товар-ныхъ.	Итого.	Пассажир.	Товарн.
23439607	114374682	211904586	32627-268	8,57641	6,43231
	Пройдено ваг.-осе-вер.	Стоимость ихъ въ руб.	В ы р у ч к а .		Убытокъ въ руб.
			Приблиз.	Дѣйствит.	
Пассажировъ I кл.	4421486	379205	60000	—	319205
Пассажировъ II кл.	18053271	1548323	355000	—	1198323
Арестанты и копв.	2167903	185928	32500	—	153428
Багажъ, включая и воинскій, а также грузы большой и пассажир. скор.	10699719	917652		221039	696613
Почтовые вагоны	5798026	497263	Не поступило.		497263
Пассажиры III и IV клас., переселенцы льготные, по коммерческому тарифу и воинские чины.	73234277	6280875	1110072	—	4131355
	114374682	9809246	1557572	1260487	6991187

Итого кроме переселенческой клады Руб. 2818059. *подпись*

м) Кроме прочихъ причинъ, уменьшающихъ доходность отъ перевозки пассажировъ, на нее вліяетъ и безбилетный проѣздъ и не смотря на принятіе Управленіемъ дороги мѣръ въ борьбѣ съ безбилетными пассажирами, число послѣднихъ уменьшается незначительно. Такъ за 11 мѣсяцевъ ихъ было обнаружено въ 1908 году 10518, въ 1909—9225, т. е. въ послѣднемъ мѣнѣ всего на 1293. Въ дѣйствительности же число безбилетныхъ должно быть гораздо болѣе, такъ какъ контроль даже пассажирскихъ поѣздовъ не производится въ ночное время, а проконтролировать поѣзда, въ составъ коихъ входятъ тенлушки, въ особенности переселенческіе, не представляется возможнымъ даже и днемъ—въ виду разобщенности ихъ.

Въ общемъ обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что одни агенты той же Службы (Движенія) сажаютъ „зайцевъ“ въ поѣзда, другіе—ловятъ ихъ и высаживаютъ. Помимо того, что усиленный специальный контроль поѣздовъ отнимаетъ много времени у агентовъ, стоитъ дорого казнѣ, и часто беспокоитъ пассажировъ, онъ, очевидно, не въ силахъ истребить „зайца“. Вѣроятно именно въ этихъ видахъ Экстренный Сѣздъ представителей Контролей и Службъ Сборовъ, созванный СІХ Общимъ Сѣздомъ, по вопросу о принятіи мѣръ къ предотвращенію проѣзда пассажировъ съ поддѣльными билетами, пришелъ къ заключенію, что „борьба со злоупотребленіями по проѣзду пассажировъ со стороны Управленія дорогъ, возможна, какъ показали опыты дорогъ Московско-Казанской и Рязанско-Уральской, исключительно лишь при должной организаціи постоянного, систематическаго и *независимаго отъ Службы Движенія, контроля поѣздовъ*“

н) Н. А. Сытенко въ послѣднемъ выпускѣ „Журнала Министерства Путей Сообщенія“ (кн. IX, 1909 г.) въ статьѣ „пассажирское движеніе за послѣдніе годы на желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ Европы“, приводя цифры изъ отчетовъ нѣкоторыхъ государствъ за 1908 г., констатируетъ, по сравненіи съ 1907 годомъ:

а) уменьшеніе числа пассажировъ I класса:

1. по казенной сѣти во Франціи на 7659, съ уменьшеніемъ выручки на 3407 фран.
2. на Англійской сѣти на 4709557 чел. съ уменьшеніемъ выручки 157816 фун. ст.
3. на Нидерландской сѣти съ уменьшеніемъ выручки на 51000 кр.
4. на Бельгійскихъ частныхъ дорогахъ уменьшеніе средней выручки съ пассажира на 9 сент.

б) уменьшеніе числа пассажировъ II класса на англійскихъ жел. дор. на 8516023 пассажировъ, съ уменьшеніемъ выручки на 208444 фун. ст.

Увеличилось же выручки I и II классовъ лишь на шведскихъ казенныхъ дорогахъ, I кл. на 0,11% и II кл. на 0,55%.

Вообще же, по заключенію г. Сытенко, вслѣдствіе рѣзкаго увеличенія за послѣдніе годы жизненныхъ потребностей населенія, все вздорожало и невольно выдвинулись на первый планъ экономія и расчетливость, выразившіяся въ массовомъ переходѣ пассажировъ изъ вагоновъ высшихъ классовъ въ низшіе. Однако, такое переселеніе пассажировъ не только не убыточно для жел. дор. но, на оборотъ, увеличиваетъ ихъ доходность. Поэтому, съ развитіемъ IV класснаго движенія, *выручка будетъ еще болѣе возрастать.*

о) Что взгляды, только что высказанные, вполне правильны, подтверждается, между прочимъ, слѣдующими фактами:

1. Принимаются мѣры къ исключенію изъ пассажирскихъ поѣздовъ вагоновъ I класса не только въ Англіи, Шотландіи, Бельгіи и Вюртембергѣ, но и въ Европейской Россіи.

2. Инициируются и вагоны II класса въ Англіи и Шотландіи.

3. Упорядочивается на казенныхъ дорогахъ Европейской Россіи согласно взгляду, высказанному г. Министеромъ Путей Сообщенія, т. е. Рухловымъ въ Государственной Думѣ, при обсужденіи бюджета Министерства на 1909 годъ, перевозка пассажировъ IV класса съ допущеніемъ, на извѣстныхъ участкахъ, проѣзда ихъ по единичнымъ билетамъ, а не партиями, съ объявленіемъ объ этомъ въ сборникахъ тарифовъ. На Сибирской дорогѣ такая перевозка никогда и не прекращалась.

Какъ явствуетъ изъ хроникерской замѣтки въ № 12170 Новаго Времени, само Министерство Путей Сообщенія находить, „что при правильной эксплуатаціи IV класса и сейчасъ не убыточенъ“.

п) Заключение. Какъ бы не была рѣшена на нашей дорогѣ участь единичныхъ пассажировъ IV класса, но невольно приходится останавливаться на слѣдующемъ:

а) Жел. дороги не имѣютъ права отказывать въ приемѣ самыхъ дешевыхъ грузовъ, даже тѣхъ, тарифныя ставки на которыхъ значительно ниже расхода жел. дорогъ по перевозкѣ ихъ. Равнымъ образомъ лишь въ самое послѣднее время нѣсколько сокращается обращеніе вагоновъ I класса, пассажиры коихъ приносятъ крупный убытокъ. Между тѣмъ проѣздъ единичныхъ пассажировъ IV класса даетъ дорогѣ несомнѣнную прибыль, а ихъ то и избѣгаютъ.

б) Переселенцу предоставляется право переѣзда за 5000 вер. какъ къ мѣсту поселенія, такъ и при возвращеніи на родину, въ случаѣ неурядицъ на мѣстѣ предположеннаго поселенія, а также при поѣздкѣ, не болѣе одного раза въ теченіи первыхъ трехъ лѣтъ со времени водворенія, на родину, равно при переселеніи на другія мѣста, при разѣздахъ для поисковъ удобныхъ земель и при поѣздкахъ въ ближайшіе города для закупки предметовъ перваго обзаведенія, за плату, *въ два раза ниже тарифа IV класса* и Управленіе дорогъ не въ правѣ ему въ этомъ отказывать. Слѣдуетъ ли отказывать тому же переселенцу въ проѣздѣ на 100 вер. по *въ два раза болѣе высокому* тарифу въ случаяхъ, если онъ ѣдетъ по другой надобности: къ врачу, къ чинамъ администраціи, на почту, въ казначейство, на заработки.

в) Несомнѣнно, что развитіе пассажирскаго движенія должно предшествовать увеличенію перевозки грузовъ, а не на оборотъ.

г) Установленіе 3 классовъ пассажирскаго тарифа относится къ 1857 году, т. е. ко времени, когда въ Россіи не было сельскаго пролетаріата, а въ частности—Забайкалье не заселялось. Трудно допустить, чтобы во взгляды законодателя не произошло перемѣны въ теченіе цѣлаго столѣтія, подѣ впечатлѣніемъ экономическихъ условій жизни, изменившихся во многомъ къ худшему. Если же теперь не ставить въ поѣзда вагоновъ ни I, ни IV классовъ, то можно ли все передвиженіе населенія огромнѣйшаго государства свести всего къ двумъ классамъ?

Даже, если бы пассажиры IV класса давали убытокъ, то и тогда, очевидно, слѣдовало бы возить ихъ. Вѣдь самое существованіе желѣзной дороги, дѣлающее возможнымъ расширеніе района сбыта товаровъ, уже является могучимъ факторомъ обогащенія страны, внѣ зависимости отъ доходовъ или убытковъ дороги. Такъ, по расчету Пердонне, уменьшеніе для Франціи расходовъ по перевозкѣ грузовъ и проѣзду пассажировъ, получившееся благодаря жел. дорогамъ, въ одинъ годъ равнялось 500 милліонамъ франковъ.

По мнѣнію Энгельса, экономическая полезность произведенныхъ жел. дор. операций равнялась въ 1877 году валовой доходности германскихъ дорогъ, помноженной на 2,35.

По опредѣленію же инженеровъ Дюпюи, Лейга и Консидеръ, доходъ, приносимый Франціи жел. дорогами, равняется валовому доходу сѣти, умноженному на 2 или даже на 3,50 (тамъ же, IV, 1909, стр. 340).

Легко себѣ представить, что дѣлалось бы безъ жел. дорогъ въ Россіи во время частыхъ неурожаевъ или какъ выглядела бы карта Дальняго Востока безъ Забайкальской дороги.

А если такъ, и безъ жел. дороги не мыслима жизнь страны, то не является ли дѣломъ государственнаго значенія предоставленіе проѣзда бѣдному люду за и ему доступную плату до тѣхъ поръ, пока и эти пассажиры не будутъ въ состояніи оплачивать „нормальный“ (?) III классъ.

П. М.

Обзоръ дѣятельности любителей драматическаго искусства въ зимній сезонъ 190⁹/₁₀ года на ст. Оловянная по 1 марта.

Театръ временно помѣщается въ столовой продовольственнаго пункта. Какъ съ временнымъ помѣщеніемъ приходится мириться, но какъ постоянное помѣщеніе для театра—столовая очень не удовлетворительна: нѣтъ фойе, очень тѣсно въ вѣшалкѣ, благодаря чему трудно разбираться съ платьемъ посѣтителей. Сцена узка и очень низка. За кулисами тѣсно; нельзя поставить какой либо мебели и съ трудомъ помѣщаются запасныя кулисы. Уборная мужская мала. Зрительный залъ тоже немного малъ, т. к. не могъ вмѣщать всѣхъ желающихъ попасть на спектакль, наприм. въ пьесѣ „Лѣсъ“, когда приходилось отказывать публикѣ за неимѣніемъ свободнаго мѣста. Для успѣха дѣла на ст. Оловянная необходимо имѣть специальное для театра помѣщеніе, съ зрительнымъ заломъ на 200 человекъ, съ просторными помѣщеніями для фойе и сцены.

Сцена на ст. Оловянная была прежде очень скудно оборудована, поэтому Собраніемъ г.г. любителей было постановлено ставить спектакли сначала на оборудованіе сцены и только по полномъ оборудованіи таковой ставить спектакли на нужды Мѣстнаго Попечительства.

За позднимъ организованиемъ любителей драматическаго искусства первый спектакль представилось возможнымъ поставить только 11 октября прошлаго года.

Поставлено было за истекшій сезонъ:

1) „Волки и овцы“ сочин. Островскаго ком.	
въ 5 дѣйств. сборъ	109 р. 20 к.
2) „На порогѣ къ дѣлу“ комед. въ 3 дѣйств. соч. Островскаго и Соловьева и „Предложеніе“ путка въ 1 дѣйств. соч. А. Чехова сборъ	147 „ 85 „
3) „Лѣсъ“ комед. въ 5 дѣйств. соч. Островскаго сборъ	225 „ 70 „
4) „Безъ имени“ драма въ 2 дѣйств. соч. Сѣверской-Стуминой и „Женитьба“ комед. въ 2 дѣйств. соч. Н. В. Гоголя сборъ	154 „ 70 „
5) „Ревизоръ“ комед. въ 5 дѣйств. соч. Н. В. Гоголя сборъ	205 „ 00 „

Итого валового сбора 842 р. 45 к.

Израсходовано на постановку спектаклей 340 „ 50 „

Чистаго сбора поступило на оборудованіе сцены 501 р. 95 к.

Изъ этой суммы на оборудованіе сцены израсходовано 199 р. 92 к.

Остается въ кассѣ наличными на оборудованіе сцены 302 „ 00 „

Посѣтили спектакли за весь сезонъ 800 человекъ.

Такое большое число посѣщеній и хорошіе сборы для Оловянной всецѣло слѣдуетъ отнести хорошему выбору пьесъ

и ихъ исполненію г. г. любителями. По этому Мѣстное Попечительство считаетъ своимъ долгомъ выразить искреннюю благодарность много потрудившимся на этомъ дѣлѣ и принесшимъ удовольствіе исполненіемъ разыгранныхъ пьесъ: Г-жамъ А. П. Валгусовой, В. В. Вислюнтъ, М. В. Колендо, А. П. Личагиной, И. П. Степановой, М. И. Падіора, А. Н. Черепановой и г-дамъ Антонову, И. А. Александрову, М. И. Борткевичу, А. В. Бородину, Б. Н. Боровскому, С. Н. Григорьеву, Т. В. Ичалову, Н. Н. Кудринскому, Я. Б. Нодельману, П. И. Радченко, В. М. Степанову, С. А. Макаревичу, А. М. Савельеву, Н. В. Трифонову, Е. Е. Черепанову.

Мѣстное Попечительство надѣется, что и впредь г. г. любители драматическаго искусства столь же ровноотно будутъ удѣлять изъ своего досуга время на служеніе дѣлу просвѣщенія вмѣстѣ съ тѣмъ доставляя разумное развлеченіе.

Подлин. подписали: Распорядитель Ф. Воеводинъ, Предсѣдатель Мѣстнаго Школьнаго Комитета на ст. Оловянная А. Колендо.

Среди газетъ и журналовъ.

◆ На ст. Чита-вокзалъ, по второй площадкѣ группы казенныхъ „типовыхъ“ домовъ, мимо домовъ № 17, 8, 7, 6 и 5 съ самаго начала эксплуатаціи дороги была проѣзжая дорога. Лѣтомъ минувшаго года дорогу эту администрація службы пути въ двухъ мѣстахъ перегородила, слѣлавъ дорогу доступной для пѣшеходовъ. Поводомъ къ закрытію дороги послужили нецензурныя ругательства возчиковъ, проникавшія при проѣздѣ ихъ мимо, въ квартиру помощника начальника уч. пути.

Слушать непристойности, конечно непріятно, но въпервыхъ, столбики, которыми перегороджена дорога, не предусмотрѣны по плану станціи Чита 1, утвержденному начальникомъ дороги, а вовторыхъ, закрытіе проѣзжей дороги въ населенномъ мѣстѣ опасно въ пожарномъ отношеніи, т. к. въ случаѣ пожара въ группѣ огороженныхъ домовъ пожарному обозу придется пробираться по задамъ цѣлаго ряда дворовъ гдѣ и безъ того проѣздъ узокъ и нѣтъ проѣзжей дороги.

(Утро Сиб. № 94)

По поводу напечатанной замѣтки Управление ж. д. считаетъ нужнымъ помѣстить слѣдующее разъясненіе:

На ст. Чита вокзалъ вторая площадка возлѣ группы казенныхъ домовъ под №№ 17, 8, 7, 6 и 5 до 1908 г. проѣзжей дорогой вовсе не служила и для таковой не предназначалась.

Въ 1908 и 1909 г. возчики кирпича, безъ разрѣшенія администраціи дороги, усиленно стали пользоваться этой площадкой для проѣзда. Въ виду неудобствъ, причиняемыхъ этимъ проѣздомъ какъ жителямъ казенныхъ домовъ, такъ и станціи, а также порчи самой площадки начальникъ участка сл. Пути безъ всякихъ жалобъ кого бы то ни было на нецензурную ругань возчиковъ, распорядился закрыть площадку для проѣзда.

Для проѣзда изъ города на кирпичные заводы имѣется проѣздная дорога выше группы домовъ под №№ 15, 1, 2... и т. д.

Въ пожарномъ отношеніи закрытіе дороги по второй площадкѣ никакой опасности не представляетъ, такъ какъ пожарные обозы свободно могутъ ѣздить по проѣзду между домами и службами.

Изъ изложеннаго усматривается, что сообщаемая замѣткой свѣдѣнія дѣйствительности не соответствуютъ.

Въ № 48 газеты „Восточная Заря“ былъ напечатанъ слѣд.
фелетонъ.

Фотографическая карточка.

Сторожъ Могзонской желѣзнодорожной школы просилъ выдать ему билетъ для прѣзда къ нему его жены, живущей въ Орловской губ. На ходатайство его школьный комитетъ сообщаетъ, что билетъ можетъ быть выданъ только въ томъ случаѣ, если жена просителя представитъ фотографическую карточку, снятую „обязательно“ у фотографа заключившаго договоръ съ управленіемъ Заб. ж. д. Изъ нашей корреспонденціи.

Сторожъ могзонской желѣзнодорожной школы входитъ въ кабинетъ начальства.

— До вашей милости, ваше благородіе.

— Что тебѣ?

— Да вотъ бабу съ ребенкомъ хочу выписать...

— Что же, дѣло хорошее.

— Насчетъ, значить, билетика на проѣздъ пришелъ хлопотать.

— Можно. Пусть только отъ нашего фотографа карточку представить.

— Да она у меня въ Орловской губ. проживаетъ.

— Это, братъ, меня не касается. Хотя съ того свѣта бабу себѣ выписывай, лишь бы карточка была.

На слѣдующій день сторожъ опять идетъ по начальству.

— Опять къ вашей милости.

— Что еще?

— Ежели, напимѣрь, моя баба у себя въ Орловской губ. снимется...

— Сказано тебѣ русскимъ языкомъ, что нашего желѣзнодорожнаго фотографа должна карточку представить. Пусть ему и документы свои покажетъ.

— Такъ какъ же она изъ Орловской-то губ.?

— Отстань ты отъ меня, съ своей Орловской губ.!

Дѣлай какъ знаешь.

Проходитъ дня два-три. Сторожъ снова появляется въ кабинетъ начальника.

— Тебѣ опять что?

— Да все насчетъ бабы.

— Надоѣлъ ты мнѣ со своей бабой хуже горькой рѣдки.

— Вотъ я карточку принесъ. Первый годъ послѣ свадьбы снимались...

Сторожъ вытаскиваетъ изъ за пазухи пожелтѣвшую фотографію и протягиваетъ начальнику.

— Что ты мнѣ ее суешь?

— Такъ что можетъ милость ваша будетъ, переснять бы съ этой карточки. Я бы полтинникъ лишній заплатить.

— Дуракъ! почему я знаю кто тутъ съ тобой спитъ—жена или кума.

— Я же сказываю—моя баба.

— Мало ли что ты сказываешь.

А я тебѣ говорю—представь карточку отъ нашего фотографа. Понялъ?

— Такъ точно, ваше благородіе.

— Ну и убирайся ко всемъ чертямъ и больше ко мнѣ не лѣзь!

Володаръ.

По поводу этого фелетона Управление ж. д. сообщаетъ, что сторожъ Могзонской школы Мосоловъ ходатайствовалъ о выдачѣ ему безплатнаго проѣздного билета для жены, не указывая—отъ какой и до какой станціи нуженъ означенный билетъ; въ отвѣтъ на это ходатайство Канцелярія Комитета образовательныхъ учреждений разъяснила, что билетъ для его жены и необходимое къ билету удостовѣреніе

о личности могутъ быть выданы только по указаніи пункта, отъ котораго требуется билетъ и представленіи фотографической карточки его жены, что сторожемъ Мосоловымъ было исполнено, и вслѣдъ за симъ билетъ и нарядъ были выданы ему безпрепятственно.

Отъ Совѣта Пріюта для сиротъ.

Совѣтъ пріюта для сиротъ б. служащихъ Забайкальской желѣзной дороги, объявляя, что чистый сборъ отъ представленія 18-го сего марта въ иллюзіонъ г. А. М. Донъ-Отелло составилъ 103 р. 25 к., приноситъ грубую признательность владѣльцу иллюзіона г. А. М. Донъ-Отелло за любезное пожертвованіе этого сбора въ пользу пріюта.

Предсѣдательница Совѣта Т. Кноррингъ.

Старшій Членъ Совѣта Эфросъ.

О Т Ч Е Т Ъ

по постановкѣ спектакля на ст. Маритуй 26 февраля с. г. въ пользу общежитія при Маритуйской жел. дор. школѣ.

Поставлены были пьесы:

1. „Не такъ живи какъ хочется“ драма въ 4 д. соч. Островскаго.
2. „Ночное“ пѣтка въ 1 д. соч. Чехова.

Приходъ 47 руб. 75 коп.

Расходъ 42 руб. 52 коп.

остатокъ въ суммѣ 5 руб. 23 коп. данъ г. Почетному блюстителю школы ст. Маритуй на погашеніе позаимствованныхъ 27 руб. 35 коп. изъ суммъ общежитія для устройства елки ученикамъ въ январѣ с. г.

Мѣстное Попечительство выражаетъ глубокую благодарность лицамъ принимавшимъ участіе въ постановкѣ спектакля.

Почетный Блюститель Маритуйской ж. д.

школы Пестрово.

О Т Ч Е Т Ъ

по постановкѣ спектакля 26 февраля с. г. на ст. Оловянная.

Было поставлено:

„Ревизоръ“ комедія въ 5 дѣйствіяхъ соч. Н. В. Гоголя.

Приходъ 205 руб. 00 коп.

Расходъ 75 руб. 00 коп.

Остатокъ въ суммѣ 130 руб. 00 коп.

поступилъ на оборудованіе сцены.

Попечитель школы Колендо.

Распорядитель Воеводинъ.

Редакторъ, Инженеръ Э. Кноррингъ.

О б ѣ я в л е н і е.

Въ конторахъ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15 и 16 участковъ Пути Забайкальской желѣзной дороги назначено выделение цѣнъ на производство въ теченіе 1910 года по единичнымъ цѣнамъ строительныхъ и ремонтныхъ: а) каменныхъ, земляныхъ, балластныхъ, плотничныхъ, столярныхъ, стекольныхъ, малярныхъ, печныхъ, штукатурныхъ, кровельныхъ, колодезныхъ, кузнечныхъ и водопроводныхъ работъ на 1 уч. ст. Иркутскъ 26 марта отъ 10 до 12 час. дня, на 3 уч. ст. Слюдянка 29 марта отъ 10 до 3 час. дня, на 4 уч. ст. Танхой 30 марта отъ 10 до 2 час. дня, на 7 уч. ст. Петровскій заводъ 31 марта отъ 12 до 3 час. дня, на 9 уч. ст. Могзонъ 29 марта отъ 10 до 12 час. дня, на 10 уч. ст. Чита 30 марта въ 11 час. утра, на 11 уч. ст. Урульга 29 марта отъ 12 до 3 час. дня, на 13 уч. ст. Оловянная 30 марта и на 14 уч. ст. Борзя 1 апрѣля отъ 10 до 12 час. дня; б) на тѣ же работы, что по п. а, кромѣ стекольныхъ, штукатурныхъ, кровельныхъ, колодезныхъ, кузнечныхъ и водопроводныхъ на 2 уч. ст. Маритуй 29 марта отъ 9 до 12 час. дня; в) на тѣ же работы, что по п. а, кромѣ балластныхъ, колодезныхъ, кузнечныхъ и водопроводныхъ на 5 уч. ст. Мысовая 28 марта отъ 10 до 12 час. дня; г) на тѣ же работы, что по п. а, кромѣ балластныхъ, кузнечныхъ и водопроводныхъ, на 6 уч. ст. Верхнеудинскъ, 27 марта отъ 10 до 12 час. дня; д) на тѣ же работы, что по п. а, кромѣ балластныхъ и водопроводныхъ, на 8 уч. ст. Хилокъ 30 марта отъ 9 до 3 час. дня; е) на тѣ же работы, что по п. а, кромѣ колодезныхъ и водопроводныхъ на 15 уч. ст. Шилка 24 марта отъ 10 до 3 час. дня и ж) на тѣ же работы, что по п. а, кромѣ земляныхъ и балластныхъ на 16 уч. ст. Срѣтенскъ 27 марта 1910 года отъ 10 до 3 час. дня. Подробности лично и почтой (конторы 1 уч. Пути ст. Иркутскъ, 2 уч.—ст. Маритуй, 3 уч.—ст. Слюдянка, 4 уч.—ст. Танхой, 5 уч.—ст. Мысовая, 6 уч.—ст. Верхнеудинскъ, 7 уч.—ст. Петровскій заводъ, 8 уч.—ст. Хилокъ, 9 уч.—ст. Могзонъ, 10 уч.—ст. Чита, 11 уч.—ст. Урульга, 13 уч. ст. Оловянная, 14 уч.—ст. Борзя, 15 уч.—ст. Шилка и 16 уч.—ст. Срѣтенскъ) отъ 9 до 3 час. ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней.



М. П. С.

Страхование Жизни Желѣзнодорожныхъ Служащихъ,

учрежденное по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію при Министерствѣ Путей Сообщенія въ 1899 г.

(По Управленію желѣзныхъ дорогъ, при Управленіи дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета).

Къ 1 января 1907 г. заключено болѣе 29.600 страхованій, при чемъ общая сумма обезпеченія на случай дожитія и смерти достигаетъ

двадцати шести милліоновъ рублей.

Съ заявленіями о желаніи застраховаться, а равно за полученіемъ необходимыхъ справокъ и отчетовъ по страхованію надлежитъ обращаться въ Дѣлопроизводство мѣстнаго Комитета Пенсіонной Кассы при Управленіи Забайкальской желѣзной дороги лично или письменно, или же къ начальникамъ участковъ тяги, мастерскихъ и депо, начальникамъ участковъ службы пути, начальникамъ станцій и контролерамъ телеграфа, у которыхъ для заключенія страхованій имѣются правила и всѣ необходимыя бланки.



Торговый домъ Макушинъ и Посохинъ

— въ Иркутскѣ. —

Книжный магазинъ имѣетъ громаднѣйшій выборъ книгъ по всѣмъ отдѣламъ знанія. Новости науки и литературы. Продажа по номинальной—столичной цѣнѣ.

Магазинъ учебныхъ пособій, письменныхъ и чертежныхъ принадлежностей снабженъ всѣмъ необходимымъ для канцелярій, конторъ и проч.

Музыкальный магазинъ имѣетъ громаднѣйшій выборъ инструментовъ и нотъ для всѣхъ инструментовъ и пѣнія. Рояли, піанино, фисгармоніи.

ТИПО-ЛИТОГРАФІЯ. СТЕРЕОТИПНАЯ.

ПЕРЕПЛЕТНАЯ, ЛИНОВАЛЬНАЯ.

